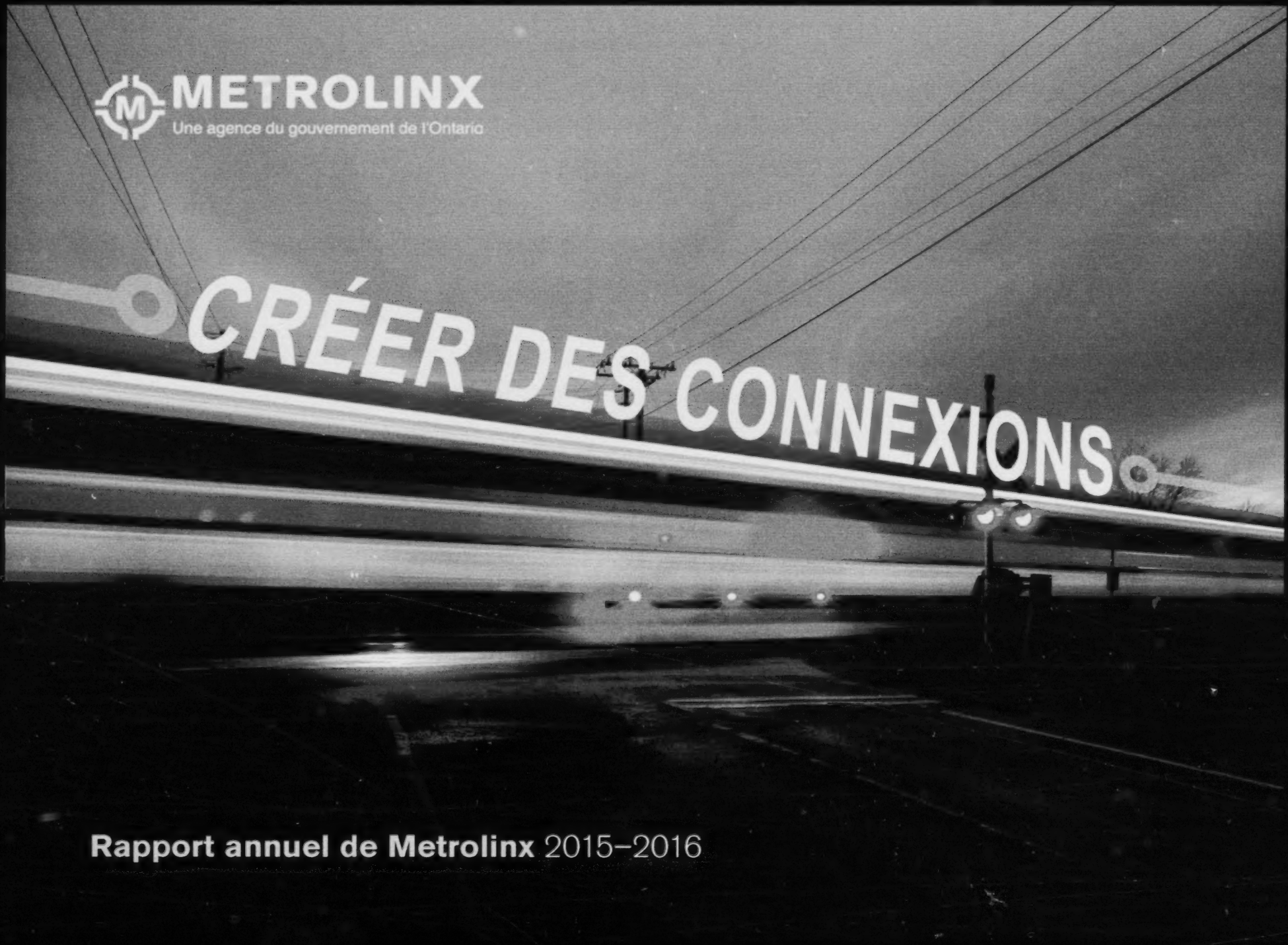


Rapport annuel de Metrolinx 2015–2016

Le transport en commun connaît présentement un essor sans précédent, avec des projets en cours qui représentent plus de 32 milliards de dollars.

MESSAGE DU PRÉSIDENT

J. Robert S. Prichard

Les correspondances que nous établissons à l'échelle de la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH) s'avèrent transformatrices. Nous élargissons les possibilités offertes aux clients en proposant un service encore plus fréquent ainsi que de nouveaux parcours. Nous travaillons avec nos partenaires afin de déterminer le mode de paiement des tarifs au sein de la région. Ce qui n'a pas changé, c'est notre insistance sur la fiabilité, le confort et la courtoisie du service offert - des qualités qui trouvent écho dans les récits de nos clients inclus dans ce rapport.

Au cours de l'exercice 2015-16, Metrolinx a fait d'importants progrès vers la réalisation de projets d'immobilisations d'envergure - du service de transport en commun rapide à l'initiative décennale du service régional express, lequel permettra d'étendre considérablement le service de train GO à travers la région. Le creusage de la ligne de transport léger sur rail (TLR) Eglinton Crosstown s'est poursuivi au moyen de quatre tunneliers. Un nouveau service d'autobus rapides a été inauguré. Aussi, à travers la région, nous posons des rails, nous construisons des gares et nous nous préparons pour l'électrification.

Au cours de l'année, nous avons accru le service de GO Transit, permettant à plus de 35 000 clients supplémentaires de se rendre à leurs destinations à bord de trains et d'autobus GO, chaque jour. Nous avons veillé à ce que le lancement d'Union Pearson Express respecte l'échéancier et le budget, fournissant tel que promis des trajets de 25 minutes toutes les 15 minutes durant les Jeux panaméricains/parapanaméricains et tout au long de l'année. Nous avons également activé PRESTO sur UP Express et sur tous les tramways de la TTC, et sommes en bonne voie de compléter son déploiement dans l'ensemble de la TTC d'ici la fin de 2016.

Entre-temps, le gouvernement de l'Ontario a manifesté sa confiance dans Metrolinx et notre Plan de transport régional avec d'importants investissements dans nos projets. Au cours de l'exercice financier, la province a augmenté son financement du projet *Faire progresser l'Ontario* à 31,5 milliards de dollars sur 10 ans (cette somme était de près de 29 milliards de dollars), dont jusqu'à 1 milliard de dollars pour le TLR de Hamilton et 1,4 milliard de dollars pour le TLR de Hurontario. La province a également annoncé que l'on irait de l'avant avec le 1,2 milliard pour le TLR de Finch West. Dans son budget de mars 2016, le gouvernement du Canada a affirmé son engagement à investir dans l'infrastructure par l'intermédiaire d'un fonds pour l'infrastructure de transport en commun de $3,4 milliards de dollars. Le financement fédéral sera destiné à des projets qui, comme plusieurs de ceux de Metrolinx, visent à augmenter la capacité, à bonifier le service et à améliorer les résultats environnementaux.

Cela a été une année passionnante, avec tellement de progrès visible. Grâce à son engagement et son leadership vis-à-vis de la région, Metrolinx est un facteur de croissance, de productivité, d'équité, d'intégration, de sécurité et d'occasions au sein de la RGTH. Au nom du Conseil d'administration, je tiens à remercier notre personnel exceptionnel pour son travail tandis que nous poursuivons la planification, la construction et l'exploitation du système de transport dont notre région a besoin, établissant des liens entre les gens et les communautés que nous servons.

Cordialement,

J. Robert S. Prichard
Président, Metrolinx

MESSAGE DU CHEF DE LA DIRECTION

Bruce McCuaig

Il y a dix ans, le gouvernement de l'Ontario a créé Metrolinx, dans le but d'améliorer la coordination et l'intégration de tous les modes de transport dans la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH). Au cours de la dernière décennie, nous avons planifié, construit, exploité et relié, faisant passer de petits et de grands projets de la vision à la réalité.

Cette année, nous avons ouvert de nouvelles installations à travers la région, notamment le passage de gare GO York Concourse à la gare Union au centre-ville de Toronto, le parc-o-bus de la station Transitway Erin Mills et la gare GO de West Harbour à Hamilton. UP Express a débuté entre la gare Union et l'aéroport international Pearson. PRESTO s'est étendu à travers la TTC et englobe maintenant UP Express, faisant augmenter le nombre de cartes en circulation de plus d'un demi-million. Nous nous sommes également engagés auprès de communautés de la RGTH par l'intermédiaire de la tournée régionale de Metrolinx, laquelle a attiré 116 000 visiteurs, et par le biais d'activités de sensibilisation ciblées en lien avec des initiatives et des projets particuliers. Ce sont les résidents et les entreprises de la région qui utiliseront le réseau de transport que nous sommes en train de mettre sur pied, il faut donc qu'ils aient un rôle à jouer dans sa création.

Les membres de notre personnel dévoué ont dû fournir une énorme quantité de travail pour réaliser nos objectifs malgré l'échéancier serré qui fut nécessaire pour maintenir la région en mouvement. Je suis extrêmement fier de l'équipe Metrolinx. Qu'ils conduisent nos véhicules, qu'ils aident des clients au téléphone, qu'ils construisent de nouvelles lignes ferroviaires, des ponts et des gares, ou qu'ils jettent les bases des infrastructures de transport en commun de demain, il manifestent volonté constante de se dépasser.

Nous avons été reconnus cette année comme l'un des meilleurs employeurs au Canada pour les jeunes, l'un des meilleurs employeurs du grand Toronto, ainsi que comme ayant l'une des cultures d'entreprise les plus admirées du pays dans la catégorie du secteur parapublic. C'est une confirmation externe de ce que je savais déjà : nous offrons des possibilités uniques dans un environnement qui appuie et récompense le dynamisme, le talent et l'engagement.

C'est de cette manière que nous accomplissons tout ce que nous décidons d'entreprendre. C'est de cette manière que nous menons à bien notre mandat et que nous aidons à ce que les gens et la marchandise puissent se déplacer avec une plus grande efficacité partout dans la RGTH. C'est de cette manière que nous continuerons à établir des liens.

Cordialement,

Bruce McCuaig
Président et chef de la direction
Metrolinx

STRUCTURE DE GOUVERNANCE ET CONSEIL

Metrolinx est une société établie par la province de l'Ontario en vertu de la *Loi de 2006 sur Metrolinx*. Le Conseil d'administration et le chef de la direction de Metrolinx sont nommés par le lieutenant gouverneur en Conseil, sur la recommandation du ministre des Transports.

Le Conseil d'administration régit la société Metrolinx, lui fournit son orientation stratégique et supervise ses activités et ses opérations. Le conseil se rencontre au moins six fois par année, incluant quatre réunions qui comportent des séances ouvertes au public.

J. Robert S. Prichard
Président, nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 3 septembre 2016.

Upkar Arora
Nommé le 8 septembre 2015 avec un mandat se terminant le 8 septembre 2018.

Rahul Bhardwaj
Nommé le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 janvier 2019.

Bryan Davies
Nommé le 8 septembre 2015 avec un mandat se terminant le 8 septembre 2018.

Iain Dobson
Nommé le 16 avril 2014 avec un mandat se terminant le 16 avril 2017.

Janet Ecker
Nommée le 31 octobre 2012 avec un mandat se terminant le 31 octobre 2016.

Bill Fisch
Nommé le 30 septembre 2015 avec un mandat se terminant le 30 septembre 2018.

Anne Golden
Nommée le 16 avril 2014 avec un mandat se terminant le 16 avril 2017.

Marianne McKenna
Nommée le 18 juillet 2012 avec un mandat se terminant le 18 juillet 2018.

Rose M. Patten
Nommée le 14 mai 2009 avec un mandat se terminant le 13 janvier 2019.

Bonnie Patterson
Nommée le 18 juillet 2012 avec un mandat se terminant le 18 juillet 2018.

Howard Shearer
Nommé le 18 juillet 2012 avec un mandat se terminant le 18 juillet 2018.

Carl Zehr
Nommé le 8 septembre 2015 avec un mandat se terminant le 8 septembre 2018.

Bruce McCuaig
Président et chef de la direction de Metrolinx, est également un membre du Conseil, nommé le 4 septembre 2010 avec un mandat se terminant le 4 septembre 2016.

Nous souhaitons remercier chacun des membres du Conseil pour leurs contributions lors de l'exercice 2015-16.

De plus, nous aimerions remercier le vice-président Stephen Smith pour ses contributions au conseils d'administration de GO Transit et de Metrolinx.

VISION, MISSION, MANDAT ET VALEURS DE METROLINX

NOTRE VISION

Travailler ensemble pour transformer la manière dont la région se déplace.

NOTRE MISSION

Défendre et livrer des solutions de mobilité pour la région du grand Toronto et de Hamilton.

NOTRE MANDAT

Metrolinx, agence du gouvernement de l'Ontario en vertu de la *Loi de 2006 sur Metrolinx*, a été créée dans le but d'améliorer la coordination et l'intégration de tous les modes de transport dans la région du grand Toronto et de Hamilton.

NOS VALEURS

Servir avec passion
Nous nous impliquons pour offrir un excellent service à nos clients.

Aller de l'avant
Nous adhérons au changement et créons de nouvelles idées.

Travailler en équipe
Nous travaillons ensemble dans un esprit de confiance et de respect.

TABLE DES MATIÈRES

Message du président iii

Message du chef de la direction iv

Structure de gouvernance et conseil v

Vision, mission, mandat et valeurs de Metrolinx vi

Introduction 1

PLANIFIER // Relier la vision d'aujourd'hui à la réalité de demain 2

CONSTRUCTION // Relier les rails et les traverses, les briques et le mortier ... 10

EXPLOITATION // Relier les communautés 14

COMMUNIQUER // Sensibilisation et engagement 24

Déclaration de responsabilité de la direction 31

États financiers vérifiés 32

Légende des acronymes

Service d'autobus rapides	**SAR**
Région du grand Toronto et de Hamilton	**RGTH**
Transport léger sur rail	**TLR**
Service régional express	**SRE**
Plan de transport régional	**PTR**
Initiative d'approvisionnement du transport en commun	**IATC**
Processus d'évaluation des projets de transport	**PEPTC**
Union Pearson Express	**UP Express**

Depuis 10 ans, Metrolinx crée des liens. Fondée en 2006 en tant qu'agence du gouvernement de l'Ontario, Metrolinx planifie, construit et exploite un système de transport intégré, efficace et durable qui relie les gens, les lieux et les entreprises.

C'est ainsi que chaque plan visionnaire, chaque gare construite et chaque rail posé, chaque roue progressant sur des rails ou des routes, ces éléments contribuent tous à la prospérité de la région du grand Toronto et de Hamilton (RGTH). Parce que tout ce que nous réalisons permet de relier les moteurs du transport en commun aux moteurs de notre économie.

Au cours de notre 10e année, nous avons atteint des objectifs clés qui avaient été définis dans le plan d'activités de 2015-16 de Metrolinx :

- Nous avons fait avancer le plan décennal visant à étendre le service ferroviaire GO
- Nous avons augmenté le service de GO Transit, tant aux heures de pointe et qu'aux heures creuses
- Nous avons inauguré Union Pearson Express
- Nous avons activé PRESTO à 12 gares de la TTC et sur tous les tramways de la TTC
- Nous avons octroyé le contrat pour concevoir, construire, financer et entretenir le projet de Eglinton Crosstown à Crosslinx Transit Solutions
- Nous avons ouvert plus de cinq kilomètres supplémentaires du service d'autobus rapides (SAR)
- Nous avons mis davantage l'accent sur l'expérience client :
  - Nous avons apporté des changements à notre charte des passagers GO en fonction des commentaires des clients
  - Nous avons lancé notre charte des clients PRESTO
  - Nous avons introduit une nouvelle structure tarifaire UP Express pour répondre aux préoccupations des clients

Donc, tandis que nous travaillons à réaliser notre plan stratégique à long terme pour la région, nous accomplissons également des progrès à court terme mesurables. Nous vivons une période passionnante marquée par une croissance sans précédent du transport en commun, avec plus de 32 milliards de dollars dans des projets en cours. Et, chaque jour, il devient de plus en plus facile de se déplacer au sein de la RGTH – et plus facile d'effectuer des correspondances.

Il existe un consensus croissant voulant que l'investissement dans l'infrastructure permette de récolter des dividendes économiques.[1] L'initiative du service régional express de GO Transit, par exemple, prévoit un ratio de 3 : 1 d'avantages économiques par rapport au coût.

[1] Voyez des exemples au www.broadbentinstitute.ca/infrastructure, au www.cdhowe.org/pdf/Commentary_385.pdf et au www.conferenceboard.ca/e-library/abstract.aspx?did=5425.

Examen du Plan de transport régional (PTR)

Le plan régional de transport primé de Metrolinx, s'échelonnant sur 25 ans et adopté en 2008, guide tout ce que nous faisons.

Plan il y a huit ans, nous avons dédié environ 16 milliards de dollars à des centaines de projets de partout dans la RGTH et avons réalisé des progrès importants dans la mise en place d'un réseau de transport en commun plus intégré, en collaboration avec nos partenaires de la région. Nous avons lancé UP Express et déployé PRESTO au sein de dix sociétés de transport de la RGTH incluant GO Transit et UP, ainsi qu'au sein d'OC Transpo à Ottawa. Nous avons ouvert le nouveau passage de gare GO York Concourse à la gare Union et réalisé des mises à niveau de l'infrastructure qui ont permis de nouveaux trajets de train GO sur la ligne de Kitchener et sur le prolongement de la ligne de Lakeshore West jusqu'à la nouvelle gare GO de West Harbour. D'autres projets en cours dans la région ont bien progressé, notamment la modernisation de la gare Union, du TLR Eglinton Crosstown et du SAR de la région de York et de Mississauga.

Jamais le transport en commun n'aura tant cru dans la région du RGTH! Dans le cadre du projet *Faire progresser l'Ontario*, la province s'est engagée à investir, au cours des dix prochaines années, un montant additionnel de 16 milliards de dollars dans le transport en commun dans la RGTH pour faire progresser encore plus de projets issus du Plan de transport régional. Grâce à cet investissement, nous avons pu démarrer un vaste projet d'expansion et de transformation du réseau ferroviaire GO et planifier de nouveaux projets de transport léger sur rail pour Hamilton, Peel et Toronto. Misant sur la réussite de notre premier PTR, en juin 2015 nous avons commencé un examen officiel du plan, comme exigé par la *Loi de 2006 sur Metrolinx*. À ce jour, nous avons mené de nouvelles recherches et analyses techniques portant sur l'utilisation des terres, les prévisions de la population et de l'emploi jusqu'en 2041, la durabilité, le réseau de transport en commun, les routes et les autoroutes, le transport urbain de marchandises, la santé publique, le transport actif, l'équité sociale et l'expérience client.

Nous travaillons en étroite collaboration avec le gouvernement de l'Ontario en vue d'harmoniser le PTR à son examen coordonné du Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe.

En 2015–16, nous avons également :

- Consulté des universités et des organisations non gouvernementales à propos d'un éventail de domaines liés au transport.
- Organisé huit ateliers d'une journée à l'intention des municipalités de la RGTH afin de leur présenter l'examen et d'obtenir des commentaires sur leurs priorités en matière de transport.
- Organisé plusieurs événements portes ouvertes auxquels le public pouvait assister en personne ou en ligne par le biais de metrolinxengage.com.

L'examen propose une mise à jour de la vision, des buts et des objectifs du PTR, établit un cadre d'évaluation stratégique et débouchera sur un document de travail qui sera diffusé en vue de récolter les commentaires du public et des intervenants. D'ici la mi-2017, nous prévoyons publier une mise à jour du PTR.

POINT DE REPÈRE

Afin de tenir les intervenants et le public informés de l'examen du PTR, nous avons publié des documents éducatifs, tels que l'Aperçu du transport régional. Nous avons également établi une nouvelle présence sur le Web, metrolinx.com/leplan, et créé une adresse électronique à l'intention du public, theplan@metrolinx.com.

Où avons-nous besoin de plus de gares?

Avant de proposer un service ferroviaire GO plus fréquent, nous devons nous assurer qu'un plus grand nombre de personnes se trouvent à proximité d'une gare. En 2015–16, nous avons répertorié environ 50 nouveaux emplacements potentiels et nous travaillons à évaluer chacun d'eux en fonction de 38 critères, dont certains sont stratégiques, économiques, techniques et opérationnels, d'autres étant liés aux coûts et aux revenus, ainsi qu'à l'engagement municipal et public. L'analyse influencera les recommandations sur les emplacements à choisir.

Comment pouvons-nous améliorer l'accès aux gares?

Souvent les gens prennent leur décision sur comment se déplacer en se basant sur le premier et le dernier kilomètre de leur course. Avec un service de train GO plus fréquent, nous voulons qu'il soit plus facile de se rendre à une gare GO; c'est la raison pour laquelle nous prenons en compte la marche, le vélo, le transport en commun, l'amélioration des zones d'embarquement, de débarquement et de stationnement, comme autant de facteurs venant s'intégrer à une mise à niveau majeure du Plan de stationnement aux gares et d'accès aux gares de GO 2013.

POINT DE REPÈRE

Au cours de l'année, en partenariat avec la Ville de Mississauga, nous avons achevé le plan directeur pour la zone de la gare GO de Port Credit dans le cadre d'une initiative conjointe avec le secteur privé pour réaménager ce carrefour important du transport en commun, qui permettra de relier GO Transit, la ligne de TLR de Hurontario et des options de transport actives. Nous avons aussi achevé le processus d'appel de demandes de qualification visant à choisir un partenaire du secteur privé qui assumera le projet de réaménagement à usage mixte et la conception-construction de l'infrastructure de Metrolinx, lequel processus ayant débouché sur la sélection de trois soumissionnaires qualifiés.

L'intégration des tarifs

La traversée des limites municipales et le passage d'un réseau de transport en commun municipal à un autre devraient pouvoir se faire aisément et de façon économique. Voilà pourquoi nous collaborons avec nos partenaires en transport en commun de la RGTH pour concevoir un modèle tarifaire uniforme.

Tout au long de l'année, nous avons consulté les municipalités et les autres intervenants, puis nous avons fait appel au public dans le cadre de consultations en personne et en ligne. En février 2016, nous avons présenté au Conseil d'administration les cinq principes de conception à suivre pour l'approfondissement des structures tarifaires :

PRESTO est le système par lequel nous mettrons en œuvre une structure tarifaire intégrée dans l'ensemble de la RGTH.

- La continuité, ou la cohérence tarifaire pour les trajets desservant des marchés similaires : les tarifs des services locaux et de transport rapide devraient être comparables pour les trajets courts. Les tarifs des services rapides et régionaux devraient être comparables pour les trajets de distance moyenne.
- Liaisons sur le réseau : les clients qui utilisent plusieurs types de services pour effectuer un trajet ne devraient pas être pénalisés par les tarifs.
- Coût généralisé : Les tarifs devraient être moins élevés pour les services plus lents que pour les services plus rapides.
- Hausse graduelle : les tarifs qui varient selon la distance devraient croître de façon constante et graduelle, par petits bonds.
- Petites et grandes zones : il devrait y avoir des tarifs pour les petites zones (environ trois kilomètres) et pour les grandes zones (environ sept kilomètres).

En même temps, nous avons soumis au Conseil d'administration trois concepts de structure tarifaire, élaborés en collaboration avec nos partenaires en transport en commun, aux fins d'évaluation.

La prochaine étape pour l'intégration tarifaire comprend l'analyse des résultats techniques, la mobilisation des municipalités et la conception d'un plan de mise en œuvre conjointement avec le ministère des Transports et en consultation avec les municipalités.

Notre vision de l'intégration des tarifs dans l'ensemble de la RGTH

En septembre, grâce à la participation active de nos partenaires en transport en commun, nous avons élaboré une vision pour l'intégration des tarifs qui servira de guide au Conseil d'administration lors de l'évaluation des structures tarifaires potentielles.

POUR LES CLIENTS

- Un réseau de transport en commun axé sur la clientèle : simple, harmonisé et uniforme.
- Une expérience simplifiée : le passage d'un réseau de transport municipal à un autre, rapide et sans tracas.
- Des tarifs qui correspondent à la qualité et à la valeur des services fournis.

POUR LES FOURNISSEURS DE SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

- Une perception des droits de transport, des produits et des politiques intégrés, à l'échelle régionale.
- Un réseau intégré qui respecte la hiérarchie des besoins en matière de services et qui améliore l'efficacité et la rentabilité des services, ainsi que la capacité concurrentielle des exploitants.

POUR LA RÉGION

- Des tarifs qui complètent les développements existants et prévus du transport en commun, contribuant à l'augmentation du nombre de passagers dans le transport en commun régional.
- Un système de tarifs qui améliore la compétitivité économique régionale, qui encourage les résidents à moins conduire et qui appuie la croissance intelligente.

Durabilité

Augmenter la prospérité, la durabilité et la qualité de vie la RGTH par l'entremise du transport constitue une priorité absolue pour Metrolinx. Nous nous sommes engagés à cibler et comprendre les enjeux environnementaux, sociaux et économiques qui touchent nos activités et notre région, puis à agir pour nous attaquer à ces enjeux. Au cours de cet exercice financier, nous avons adopté des mesures en vue d'intégrer la durabilité dans le cadre de nos activités :

- Nous avons mis sur pied un comité directeur sur la durabilité et l'innovation afin de superviser et orienter la mise en œuvre de notre engagement envers la durabilité.
- Nous avons déterminé les cinq principaux champs d'action pour la durabilité : l'approvisionnement durable, l'amélioration de la valeur socioéconomique pour les collectivités, la résilience en matière de changements climatiques, la réduction au minimum de la consommation d'énergie et des émissions, puis la réduction au minimum des impacts environnementaux exercés par nos activités de conception et de construction.
- Nous avons organisé un atelier auquel ont participé 35 intervenants à l'interne et à l'externe afin d'évaluer la vulnérabilité pour six actifs clés de Metrolinx en présence de changements climatiques et de conditions météorologiques extrêmes. Les résultats éclaireront le plan d'adaptation climatique Metrolinx, qui est en cours d'élaboration. Ce dernier aidera à gérer les risques en ce qui a trait aux installations, aux pratiques et aux protocoles pour les infrastructures existantes et futures.

Au printemps 2015, l'équipe de Georgetown South (GTS) et des bénévoles de la collectivité ont planté plus de 500 arbres dans l'arboretum Humber et dans un parc de la localité.

- Nous avons entamé la mise en place d'un système de gestion des données des services publics. Il s'agit d'un puissant outil de surveillance et d'amélioration du rendement et d'aide à la prise de décisions visant la réduction au minimum de la consommation d'énergie et des coûts reliés à celle-ci.

POINT DE REPÈRE

En 2015, nous avons mis en place l'Équipe Verte Metrolinx qui compte plus de 300 employés Metrolinx à titre de membres volontaires. En septembre, Metrolinx s'est vue attribuer le Prix de réalisation en éducation de 2015 de l'Association des transports du Canada pour son initiative de sensibilisation à l'énergie intitulée « Journey to Achieving Energy Awareness ».

POINT DE REPÈRE

En avril 2015 (soit deux ans avant l'objectif prévu), Metrolinx s'est vue attribuer le niveau Or du programme de reconnaissance « Engagement en développement durable » décerné par l'American Public Transportation Association (APTA). Cette reconnaissance a permis à Metrolinx de se joindre à un groupe de douze agences de transport public nord-américaines ayant reçu la distinction Or.

Électrification

L'électrification permet d'accélérer le service ferroviaire, de le rendre plus écoénergétique et plus fiable, puis de réduire le niveau de bruit et les émissions de gaz à effet de serre. En juin 2015, Metrolinx a embauché un conseiller technique en électrification. Elle a ensuite commencé à recueillir des données sur les conditions de référence en août, s'est entretenue avec les fonctionnaires municipaux en novembre, puis a tenu une première série de réunions publiques en février et mars 2016. Ce sont les premières étapes importantes pour l'électrification des corridors de Lakeshore East, Lakeshore West, Barrie, Stouffville, Kitchener et Union Station en vue de soutenir l'expansion de GO Transit dans le cadre du Processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC) officiel dans l'ensemble de la région.

Sauts-de-mouton

La circulation et la sécurité se voient améliorées en faisant passer les routes et les corridors ferroviaires à différentes élévations. Dans le cadre d'une approche à l'échelle du système pour planifier les sauts-de-mouton, Metrolinx évalue en collaboration avec les municipalités les passages à niveau existants en vue de déterminer ceux à remplacer par un passage inférieur ou un passage supérieur, s'il y a lieu. Nous reconnaissons que les passages à niveau constituent d'importantes composantes de l'infrastructure commune avec les municipalités.

En juillet 2015, la province de l'Ontario et le gouvernement fédéral ont annoncé le financement conjoint des sauts-de-mouton sur Burloak Drive, Scarborough Golf Club Road, Galloway Road et Morningside Avenue. Metrolinx collabore avec les municipalités de la région pour réaliser les évaluations environnementales en vue de construire ces sauts-de-mouton.

Transport de marchandises en zone urbaine

Pour stimuler la prospérité économique et améliorer la qualité de vie dans la RGTH, le transport des biens et services dans la région doit se faire de façon efficace. Cette année, Metrolinx :

- a élaboré des indicateurs de rendement clés pour mesurer les progrès en matière de transport de marchandises en zone urbaine;
- a mis à jour l'étude sur le transport de marchandises dans la RGTH ainsi que le plan d'action;
- a travaillé conjointement avec les partenaires municipaux dans le cadre de la deuxième phase du plan de mise en œuvre du transport de marchandises;
- a animé un forum sur le transport des marchandises en milieu urbain pour les intervenants des secteurs privé et public;
- a appuyé un projet pilote, mené par le ministère des Transports, axé sur les livraisons en périodes creuses.

Excellence de conception

Chez Metrolinx, l'excellence de conception constitue un engagement imposé par le Conseil d'administration visant une qualité de conception élevée qui permet d'améliorer l'expérience client dans l'ensemble de nos projets d'immobilisations. Cet engagement est motivé par un désir d'améliorer la fonctionnalité et se fonde sur la durabilité, l'accessibilité, la beauté et la valeur.

Cette année, pour la première fois, nous avons adopté une approche concernant le réseau pour atteindre l'"excellence de conception dans le cadre du projet de TLR Eglinton Crosstown. Metrolinx a pris part à la conception des gares et des arrêts sur la ligne Eglinton, puis a formulé ses commentaires lors de la sélection du promoteur et au tout début du processus de conception. En octobre 2015, nous avons présenté conjointement avec Crosslinx la conception des gares et des arrêts au Comité d'examen de conception de la Ville de Toronto et aux employés de la ville. En février 2016, nous avons invité les artistes sélectionnés dans le cadre de l'Initiative d'art intégré de Crosstown à soumettre leurs propositions en réponse à la Demande de propositions (DP).

Au courant de l'année, Metrolinx a également dirigé la conception novatrice du saut-de-mouton du croisement de Davenport. Les caractéristiques de conception comprennent des éléments qui permettent l'éclairage sous la voie de guidage, un revêtement en acier inoxydable pour refléter l'environnement et une configuration écologique paysagée qui relie des parcs locaux. Nous consultons la collectivité et travaillons en vue de répondre aux préoccupations des résidents à proximité. Nous avons émis l'avis de lancement du PEPTC le 28 janvier 2016 et avons alors commencé la consultation publique officielle.

Eglinton Crosstown TLR

Projet de saut-de-mouton du croisement de Davenport

Cette année, le Comité d'examen de conception de Metrolinx, qui examine tous les projets d'immobilisations dépassant les 10 millions de dollars et qui touchent l'espace public, a examiné huit projets :

- Gare GO de Richmond Hill
- Gare GO de Mimico
- Gare GO de Long Branch
- Gare GO de Bramalea
- Gare GO de Bronte
- Gare GO de Cooksville et parc de stationnement à étages
- Pont de Highlight Creek
- Élargissement du pont de Rouge River

À l'avenir, la conception des gares GO se fera en toute conformité aux nouvelles lignes directrices de conception des gares établies au courant de l'année. Ces lignes directrices comprennent des places assises adaptables, des points d'information et de paiement des titres libre-service, une conception uniformisée de l'image de marque de GO et un éclairage écoénergétique qui s'adapte au moment de la journée et à la lumière naturelle. L'objectif de ces caractéristiques est d'améliorer l'expérience client et l'accessibilité des gares.

Metrolinx travaille également avec les municipalités afin d'harmoniser l'orientation, ce qui est primordial en raison de la complexification du réseau de transport en commun. Cette année, en consultation avec nos partenaires municipaux, nous avons élaboré des lignes directrices temporaires en matière d'orientation dans le cadre de l'initiative d'harmonisation de l'orientation régionale.

L'objectif est de faciliter les correspondances des clients avec d'autres services. De plus, nous avons mis en place une politique harmonisée sur la création de noms de gare et d'arrêts pour la ligne Crosstown, incluant le principe selon lequel les noms de doivent être simples, cohérents, durables, liés à l'orientation et uniques. Dans le cadre de cette initiative, nous avons consulté le public et les intervenants en ligne à metrolinxengage.com afin d'obtenir leurs commentaires au sujet des noms de gares et d'arrêts proposés pour la ligne Crosstown.

Projet de saut-de-mouton du croisement de Davenport

Initiative d'approvisionnement du transport en commun

L'Initiative d'approvisionnement en transport en commun (IATC) de Metrolinx aide les municipalités de l'Ontario à économiser de l'argent et à améliorer l'efficacité de l'exploitation grâce à l'approvisionnement commun.

Il continue d'y avoir de plus en plus de partenaires en transport en commun qui adhèrent au programme. En 2015-2016, cinq nouveaux partenaires municipaux ont reçu l'approbation du Conseil d'administration pour participer à l'approvisionnement commun dans le cadre de l'IATC. Il est clair que de plus en plus de municipalités reconnaissent les avantages des approvisionnements communs. L'IATC a récemment facilité l'achat d'un système de transports intelligents – localisation automatique de véhicules (STI-LAV), d'autobus adaptés de huit mètres et d'autobus de transport classique de 12 mètres pour nos partenaires en transport en commun.

L'IATC a octroyé son plus récent contrat d'approvisionnement en autobus diesel, hybride diesel-électrique et à propulsion à gaz naturel comprimé de 12 mètres à Nova Bus de Québec, une division du groupe Volvo.

CONSTRUCTION // Relier les rails et les traverses, les briques et le mortier

Expansion de GO Transit

Le programme d'immobilisations de 13,5 millions de dollars visant l'expansion du service ferroviaire GO dans l'ensemble de la région donnera lieu à de nouvelles voies, de nouveaux trains, de nouveaux ponts, de nouveaux tunnels et de nouvelles gares améliorées. Le réseau de train de banlieue GO existant se verra transformé pour offrir un service électrifié bidirectionnel toutes les 15 minutes dans les zones clés, et ce, pendant la semaine, la fin de semaine ainsi qu'en soirée.

Nous effectuons des travaux sur tous les corridors ferroviaires afin de préparer l'expansion du service. Nous avons également déployé de grands efforts pour bien informer la collectivité et garder celle-ci motivée à l'égard de notre processus de planification. Nos activités à l'intention de la collectivité sont présentées de façon plus détaillée à partir de la page 23.

CORRIDOR DE BARRIE

- Nous avons installé un nouveau système de signalisation de contrôle de la circulation centralisé d'Aurora à Barrie.
- Nous avons commencé la construction de la gare GO de Downview Park qui s'intégrera à la nouvelle station de métro de la TTC.
- Nous avons terminé le Processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC) pour la nouvelle gare GO de Caledonia qui s'intégrera au projet de TLR Eglinton Crosstown.
- Nous avons commencé le Processus d'évaluation des projets de transport en commun pour le saut-de-mouton du croisement de Davenport.
- Nous avons commencé le Processus d'évaluation des projets de transport en commun en vue d'ajouter une deuxième voie au corridor.
- Nous avons commencé les travaux de modernisation de plusieurs gares.

CORRIDOR DE KITCHENER

- Nous avons terminé l'ensemble des travaux sur les voies et la signalisation, y compris la voie d'entreposage du train UP Express à Mississauga, pour soutenir le lancement d'UP Express.
- Nous avons rouvert les passages à niveau sur Strachan Avenue, Carlingview Drive et Denison Road à la suite des travaux de sauts-de-mouton.
- Nous avons commencé l'installation du pont piétonnier sur John Street à Weston.

CORRIDOR DE LAKESHORE WEST

- Nous avons ouvert le pont piétonnier de Sheridan Creek à la gare GO de Clarkson.
- Nous avons commencé les travaux sur l'installation de remisage de trains de Mimico.

CORRIDOR DE LAKESHORE EAST

- Nous avons terminé les travaux d'améliorations à la gare GO de Scarborough, incluant la réparation des tunnels piétonniers et la construction d'un nouveau passage piétonnier.
- Nous avons commencé les travaux d'améliorations à la gare GO de Guildwood et les travaux de construction d'un nouveau bâtiment à la gare GO d'Oshawa.
- Nous avons commencé les travaux sur le nouveau pont piétonnier de la gare GO d'Ajax.

CORRIDOR DE MILTON

- Nous avons commencé les travaux afin d'augmenter la capacité de l'installation de remisage de trains GO de Milton.
- Nous avons commencé les travaux de conception pour les améliorations à la gare GO de Kipling, incluant une nouvelle station d'autobus.

CORRIDOR DE STOUFFVILLE

- Nous avons commencé la construction d'une deuxième voie entre les gares GO d'Afincourt et de Milliken.
- Nous avons étudié les sauts-de-mouton pour ce corridor. Nous avons également travaillé conjointement avec la Ville de Toronto sur les sauts-de-mouton sur Steeles Avenue.
- Nous avons réalisé les travaux de planification et de conception pour les modifications aux gares le long du corridor.

CORRIDOR DE RICHMOND HILL

- Nous avons terminé plus de 75 % des travaux de conception pour la gare GO de Bloomington, le nouveau terminus nord.
- Nous avons prolongé le quai à la gare GO de Richmond Hill afin de pouvoir accueillir des trains de 12 voitures.
- Nous avons terminé plus de 75 % des travaux de construction pour la nouvelle gare GO de Gormley.

Pour appuyer l'expansion du service dans l'ensemble des corridors, nous avons commencé les travaux de construction sur le centre de maintenance ferroviaire de l'Est, conçu pour accueillir des voitures électriques. Nous avons également entamé le projet de système de contrôle ferroviaire de GO Transit. Ce dernier assurera le contrôle de la circulation ferroviaire au sein de notre réseau.

Coordonner l'accroissement des services GO Transit avec le projet SmartTrack.

Metrolinx et la Ville de Toronto ont travaillé de concert à la mise en place d'une solution convenue d'un commun accord visant l'intégration des nouvelles gares et du nouveau service SmartTrack à GO Transit, ainsi que l'élaboration d'options en vue d'améliorer le TLR d'Eglinton West. Nous continuons de collaborer avec la ville pour obtenir des commentaires et pour assurer la coordination continue des projets.

Atténuer la congestion sur la ligne Yonge de la TTC.

L'étude sur le réseau d'allègement de Yonge intègre désormais les plans d'expansion du service GO Transit, ce qui présentera un allègement important à court et à long terme. La collaboration entre Metrolinx, la Ville de Toronto, la région de York et la TTC est désormais axée sur l'allègement de la congestion à long terme.

GARE UNION

Nous avons franchi une étape importante dans la modernisation de la gare Union lorsque nous avons ouvert le York Concourse de GO de 62 000 pi2 en avril 2015. En août de la même année, le Bay Concourse de GO a fermé pour être rénové. À sa réouverture, il comprendra des escaliers additionnels, permettra un accès amélioré aux quais et fournira un nombre accru d'options de vente et de services libre-service, un accès au nouveau niveau des commerces ainsi qu'un passage plus accessible jusqu'au réseau PATH.

Entre-temps, nous améliorons le corridor ferroviaire de la gare Union. Nous avons rouvert le quai 3 ainsi que les voies 1 et 2 en avril. Nous en sommes maintenant à la prochaine phase des travaux de modernisation du quai couvert.

Nous modernisons également le système de signalisation afin d'améliorer la fiabilité du service et de permettre aux trains de circuler plus rapidement dans le corridor ferroviaire de la gare Union tout en respectant nos normes de sécurité élevées et en réduisant les coûts d'exploitation. Grâce à la mise à niveau du système de signalisation vieux de plus de 80 ans, GO Transit sera en mesure de se préparer à doubler l'achalandage au cours des 10 à 20 prochaines années, conformément aux prévisions.

Dans le cadre des travaux préparatoires à l'électrification, nous avons installé trois modules de distribution de l'énergie et générateurs dans le corridor ferroviaire de la gare Union sur John Street, Scott Street et Cherry Street. De plus, nous avons grandement avancé dans la mise en place du réseau de câbles, des murs de soutènement et des conduites de gaz.

Transport rapide

Metrolinx va de l'avant avec le plus grand projet d'expansion du transport en commun rapide de toute l'histoire de la région. Le transport rapide, en surface et souterrain, qui relie la région contribuera à la prospérité de notre économie et réduira la congestion.

Le service de transport léger sur rail (TLR) et le service d'autobus rapides (SAR) suivent les lignes et les voies réservées, séparant ainsi les passagers de la circulation tout en leur offrant un service confortable, pratique, fiable et rapide. Metrolinx va de l'avant avec plusieurs projets de TLR et de SAR dans la RGTH. Ces projets seront reliés aux services locaux de transport en commun et à GO Transit.

TRANSPORT LÉGER SUR RAIL EGLINTON CROSSTOWN

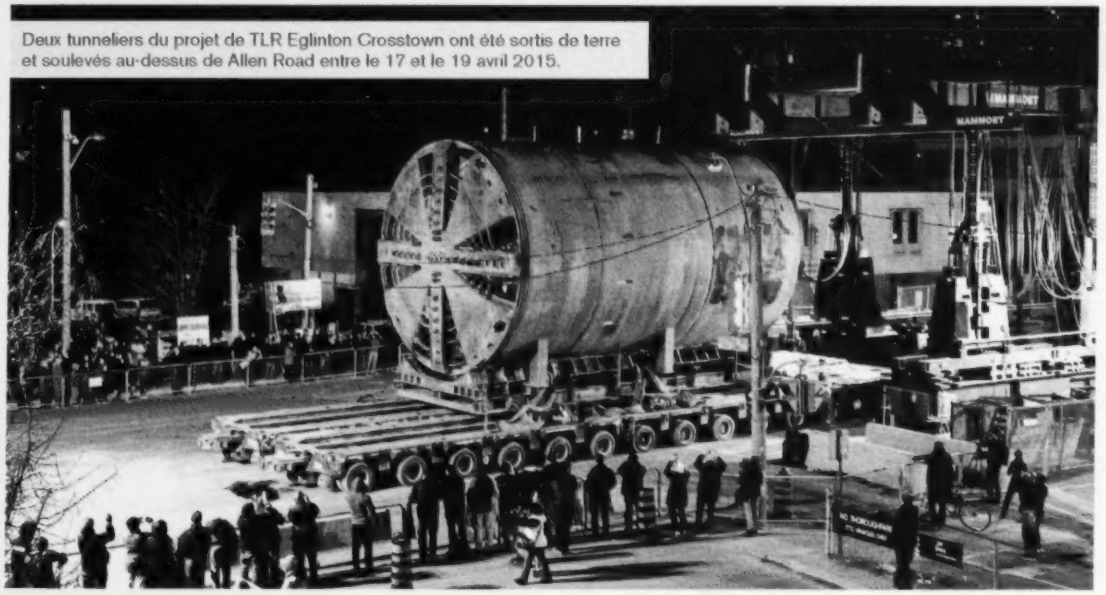
- Quatre tunneliers sont actuellement à creuser la partie souterraine de la ligne de TLR d'Eglinton Crosstown :
  - Dennis et Lea, qui perçaient à partir de l'ouest, ont atteint le côté ouest d'Allen Road et ont repris le travail du côté est en juin 2015. À la fin de l'exercice financier, ils approchaient le site d'extraction près de Yonge Street.
  - Don et Humber ont commencé le percement à partir de l'est en septembre.
- Cette année, nous avons déterminé tous les noms des gares et publié les premiers rendus de conception de toutes les gares souterraines;
- La construction de la future gare de Keelesdale, la première gare sur 25 à être construite pour le corridor Crosstown, a commencé.

TRANSPORT LÉGER SUR RAIL DE FINCH WEST

- Le projet du TLR de Finch West a progressé cette année grâce à l'appui du gouvernement provincial;
- Nous avons envoyé la DP aux promoteurs de conception, de construction, de financement et d'entretien retenus en février 2016;
- Nous avons terminé les travaux de conception de référence pour les futurs arrêts entre le Humber College et Westmore Drive.

TRANSPORT LÉGER SUR RAIL HURONTARIO

- Le gouvernement provincial a annoncé le financement du projet du TLR Hurontario, qui ira de la gare GO de Port Credit à Mississauga à Steeles Avenue dans la partie sud de Brampton, conformément à une décision du conseil municipal de Brampton;
- Nous avons dressé l'ébauche d'un protocole d'entente avec Brampton, Mississauga et la région de Peel;
- Nous avons choisi un ingénieur et un conseiller technique pour le projet.



Deux tunneliers du projet de TLR Eglinton Crosstown ont été sortis de terre et soulevés au-dessus de Allen Road entre le 17 et le 19 avril 2015.

TRANSPORT LÉGER SUR RAIL DE HAMILTON

- Le gouvernement provincial a annoncé le financement du projet du TLR de Hamilton;
- Nous avons mis sur pied un bureau conjoint de gestion de projet avec la ville de Hamilton, situé au centre GO de Hamilton;
- Nous tâchons d'obtenir des évaluations environnementales.

SERVICE D'AUTOBUS RAPIDES MIWAY

- La station d'Erin Mills et le terminus d'autobus de GO Square One, tous deux construits par Metrolinx, ont ouvert leurs portes cette année;
- La ville de Mississauga a terminé les stations de Tahoe et d'Etobicoke Creek;
- Nous avons continué la construction des stations de Winston Churchill et de Renforth Gateway, tandis que la ville de Mississauga a travaillé à la construction des stations de Spectrum et d'Orbitor.

SERVICE D'AUTOBUS RAPIDES VIVANEXT

- La voie rapide de Davis Drive a été mise en service en novembre 2015;
- Neuf kilomètres de voies vivaNext sont maintenant terminés et en service, soit environ 25 % du projet entier.

Expansion de GO Transit

Grâce à des améliorations aux services de GO Transit pendant l'année, plus de 35 000 passagers de plus peuvent atteindre leur destination tous les jours, 30 000 à bord de nos trains et plus de 5 000 à bord de nos autobus. Nous avons augmenté le service sur les lignes de Lakeshore East, Lakeshore West et Milton et nous avons commencé à offrir des trajets de train au milieu de la journée les jours de semaine entre Brampton et Toronto.

Nous avons également accueilli les passagers à des installations nouvelles et améliorées dans toute la région. Le York Concourse de la gare Union a ouvert en avril. Les nouvelles gares GO de Bloor et de Weston ont ouvert en juin. En juillet, la gare GO de Hamilton West Harbour a ouvert à son tour. Au cours de l'année, la station d'Erin Mills et le nouveau terminus d'autobus de GO Square One ont ouvert leurs portes, et nous avons poursuivi la construction du Mississauga Transitway.

Dans les coulisses, pour appuyer nos activités, Alexander Dennis Limited a ouvert une installation d'assemblage et de service pour les autobus à Vaughan, et nous avons ouvert l'installation de service pour les autobus et de remisage d'Aberfoyle. L'installation de remisage et d'entretien des autobus que nous avons ouverte à Hamilton a reçu la certification LEED Or.

Pour rendre le service plus fiable, nous avons remplacé plus de 22 000 traverses sur la ligne de Lakeshore West, installé une nouvelle signalisation sur la ligne de Barrie et mis à jour notre plan de préparation hivernale. En juin, nous avons lancé un nouveau programme d'entretien préventif qui comprenait la réparation de 50 dispositifs d'aiguillage et 74 inspections.

Enfin, pour faciliter l'accès à GO Transit, nous avons ajouté 1 200 nouvelles places de stationnement dans la RGTH, notamment à King City, Oshawa, Stouffville, Aldershot, Weston, Bronte et Newmarket. De plus, le nouveau parc-o-bus de la station Transitway Erin Mills comprend 300 places de stationnement.

GO Transit en chiffres GO Transit en chiffres

69,5 millions de personnes ont voyagé dans les trains et les autobus GO Transit en 2015.

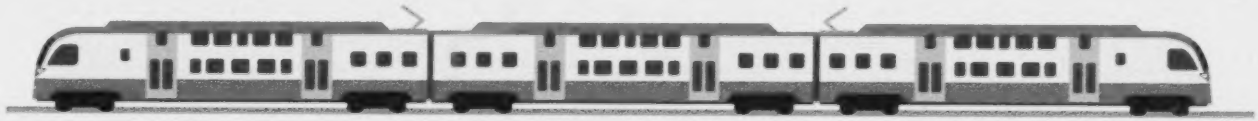
6 800 places supplémentaires par jour ont été ajoutées cette année à **124 nouveaux trajets d'autobus pendant le week-end.**

Cette année, **30 000** places supplémentaires par jour ont été ajoutées à **19 nouveaux trajets de train et six trajets de train prolongés.**

79 % de nos passagers recommanderaient GO Transit à d'autres personnes.

5 300 places supplémentaires par jour ont été ajoutées cette année à **96 nouveaux trajets d'autobus pendant les jours de semaine.**

94 % des trains ont respecté leur horaire, à 5 minutes près



Appui aux Jeux panaméricains/ parapanaméricains de 2015 à Toronto

Nous avons accru le service pendant les Jeux panaméricains/parapanaméricains, offrant 378 trajets de train et 188 trajets d'autobus de plus. En juillet, GO Transit a établi un record avec 7 270 trajets de train, permettant une augmentation de 25 % du nombre de passagers sur les lignes de Lakeshore West et Lakeshore East.

Le personnel de GO Transit et 200 bénévoles de Metrolinx ont aidé les spectateurs et les navetteurs à affronter les foules et à atteindre leur destination. Leur service à la clientèle exceptionnel a été souligné par les médias traditionnels et sociaux.

> *GO se montre à la hauteur des Jeux panaméricains*
> – *Toronto Star*, 19 août 2015

> *Go Transit sauve la mise à deux visiteurs des Jeux panaméricains*
> – CBC News, 21 juillet 2015

Flambeau des Jeux panaméricains/ parapanaméricains sur UP Express

GO Transit a amélioré l'accès à l'aéroport international Pearson de Toronto pendant l'année. Le trajet d'autobus entre Hamilton et Square One a été prolongé jusqu'à l'aéroport Pearson et les temps de trajet on été diminués entre la gare GO de Yorkdale et l'aéroport Pearson.

Engagements envers la Charte des usagers : réalisations de 2015-16

En novembre 2015, nous avons célébré le cinquième anniversaire de notre Charte des usagers, un ensemble de promesses qui, selon nos clients, sont aussi importantes pour eux aujourd'hui qu'il y a cinq ans. Le respect de ces promesses continue d'être l'une des priorités de GO Transit.

À l'approche du cinquième anniversaire, nous avons évalué notre manière de mesurer nos engagements et nous avons apporté des améliorations selon les commentaires des clients.

MESURE ANTÉRIEURE	OBJECTIF ANNUEL	2014-15	NOUVELLE MESURE	OBJECTIF ANNUEL	2015-16
RESPECT DE L'HORAIRE					
Plus de 94 % des trains circulant aux heures de pointe respecteront leur horaire, à 5 minutes près.	94 %	92 %	Plus de 94 % des trains respecteront leur horaire, à 5 minutes près.	94 %	94 %
Moins de 1 % de nos trajets prévus seront annulés ou retardés de plus de 20 minutes.	1.0 %	0.7 %	Plus de 94 % des autobus respecteront leur horaire, à 15 minutes près.	94 %	95 %
SÉCURITÉ					
Au fil des ans, nous continuerons de nous efforcer d'augmenter la proportion de clients qui sont satisfaits de la sécurité du service de GO Transit, selon les données de notre enquête sur la satisfaction des clients.	80 %	89 %	30 plaintes en matière de sécurité ou moins pour 1 000 000 embarquements.	30	27
VOUS TENIR AU COURANT					
Au fil des ans, nous continuerons de nous efforcer d'augmenter la proportion de clients qui sont satisfaits des communications de GO Transit, selon les données de notre enquête sur la satisfaction des clients.	77 %	75 %	Notre sondage sur la satisfaction de la clientèle signale un taux de satisfaction de 77 % en matière de communication.	77 %	70 %
			30 plaintes en matière de communication sur l'état du service ou moins pour 1 000 000 embarquements.	30	24
SERVICE EN TOUT CONFORT					
Nous nous efforcerons d'avoir des sièges disponibles pour chaque passager sur 80 % des trajets de train aux heures de pointe en semaine.	80 %	66 %	30 plaintes en matière de confort à bord des trains et des autobus et dans les stations ou moins pour 1 000 000 embarquements.	30	22
Au fil des ans, nous continuerons de nous efforcer d'augmenter la proportion de clients qui sont satisfaits de la propreté des gares gérées par GO Transit, selon les données de notre enquête sur la satisfaction des clients.	82 %	84 %			
EFFICACITÉ					
Nous réduirons le temps moyen de traitement des préoccupations des clients à deux jours ouvrables maximum.	2 jours ouvrables	3,5 jours ouvrables	Nous veillons à ce qu'au moins 85 % des plaintes ou des problèmes rapportés par les clients soient réglés lors de leur premier contact.	85 %	97 %
Nous répondrons à 80 % des appels téléphoniques en 20 secondes ou moins.	80 %	73 %			

POINT DE REPÈRE

À partir de juin 2015, nous avons mis à l'essai un service WiFi gratuit à bord de certains autobus GO. Au cours de l'année, nous avons continué d'augmenter le nombre de gares GO offrant le service Wi-Fi.

JALON

En octobre 2015, nous avons lancé notre projet pilote GO Connect à Milton. Les clients pouvaient utiliser le site Web ou l'application mobile pour réserver et prépayer un service de navette porte-à-porte offert par Milton Transit et le service de taxi local. Les commentaires sur ce projet pilote temporaire nous permettront d'élaborer une démarche sur l'utilisation de ce type de technologie pour accéder aux gares à l'échelle du réseau.

POINT DE REPÈRE

En octobre 2015, les passagers sont montés à bord du premier de 127 nouveaux wagons GO. Ils sont plus confortables grâce à leurs sièges ergonomiques améliorés, à un meilleur éclairage et à un plus grand espace pour les sacs et les bagages. Ils sont également plus sécuritaires grâce à des fonctionnalités de gestion des collisions améliorées.

PRESTO
Relier les sociétés de transport

PRESTO a pris de l'ampleur dans le réseau de la TTC en 2015–16. Alors que de plus en plus de gens et de sociétés de transport adoptent PRESTO, les déplacements hors des limites des sociétés de transport deviennent plus intégrés et fluides.

Au cours de l'année, PRESTO a été lancé dans 12 autres stations de métro de la TTC, amenant le total à 27, et dans tous les tramways en service de la TTC. Le projet pilote des nouveaux postes de péage à la station Main Street a débuté en mars 2016. Il s'agit d'une étape importante dans la mise en œuvre de PRESTO dans les 42 stations de métro de la TTC qui restent cette année civile. Nous nous préparons également à installer PRESTO dans les 1 800 autobus et 500 véhicules Wheel Trans de la TTC, ainsi que dans tous les nouveaux tramways qui s'ajouteront au parc de véhicules en 2016.

À l'automne, nous avons terminé le projet pilote des valideurs de titre mobiles dans certains véhicules de transport adapté de York Region Transit. Nous en sommes à formaliser le programme afin qu'il soit lancé dans les véhicules de transport adapté de toutes les sociétés de transport acceptant PRESTO, à commencer par le service Wheel-Trans de la TTC.

Il sera plus facile d'utiliser PRESTO. En 2015–16, nous avons installé 56 bornes de recharge en libre-service dans les stations de métro de la TTC qui acceptent PRESTO, dans le York Concourse de GO Transit et les gares UP Express. Nous avons également effectué une mise à jour du système d'exploitation central en janvier, qui a amélioré les fonctions de libre-service sur le site Web de PRESTO, activé des fonctionnalités essentielles au déploiement du système au sein de la TTC et amélioré l'interopérabilité de la société de transport en commun.

POINT DE REPÈRE

En février 2015, PRESTO a lancé sa première charte du client, qui est notre engagement à offrir la meilleure expérience possible à nos clients. Les résultats de notre Sondage sur la satisfaction et la fidélité de la clientèle de 2015 ont révélé que la plupart des clients estiment déjà que PRESTO est pratique (95 %), facile (94 %), efficace (91 %) et intégré (82 %).

Le premier vice-président de PRESTO, Robert Hollis, le chef de la direction de TTC, Andy Byford, et le président et chef de la direction de Metrolinx, Bruce McCuaig, célèbrent les nouveaux postes de péage PRESTO à la station Main Street.

PRESTO en chiffres

- 1,95 million de cartes en mars 2016 – augmentation de 550 000 cartes depuis mars 2015
- 15,7 millions de lectures de carte par mois en 2015
- 700 000 correspondances interagences par mois[2]
- 2 000 à 3 000 correspondances interagences entre OC Transpo et la société de transport en commun de la RGTH par mois[2]

Trois sociétés de transport en commun ayant le meilleur taux d'adoption de PRESTO

- GO Transit : Taux d'adoption de 87,2 %
- Brampton Transit : Taux d'adoption de 82,4 %
- Oakville Transit : Taux d'adoption de 81,8 %

Union Pearson Express

RELIER LE CENTRE-VILLE DE TORONTO AU MONDE ENTIER

Le 6 juin 2015, Metrolinx a lancé le premier lien air-rail exclusif en Amérique du Nord, respectant les délais et le budget. UP Express transporte les passagers entre la gare Union et l'aéroport international Pearson de Toronto, avec des arrêts aux gares de Bloor et de Weston. Son rendement quant au respect de l'horaire a été de 98 % au cours du dernier trimestre, du 1er janvier au 31 mars 2016.

Pour augmenter le nombre de passagers et après avoir écouté les préoccupations des clients, nous avons lancé, en mars, une nouvelle grille tarifaire qui correspond aux tarifs de GO. Celle-ci offre d'importantes diminutions de tarif pour le transport des passagers vers l'aéroport et plus d'options pour les passagers voyageant des gares de Bloor et de Weston jusqu'au centre-ville. Une campagne de marketing et de sensibilisation robuste et prolongée a appuyé cette annonce. Avec une carte PRESTO, les adultes peuvent effectuer le parcours complet pour 9 $, deux arrêts pour 5,02 $ ou un arrêt pour 4,71 $.

UP Express en chiffres

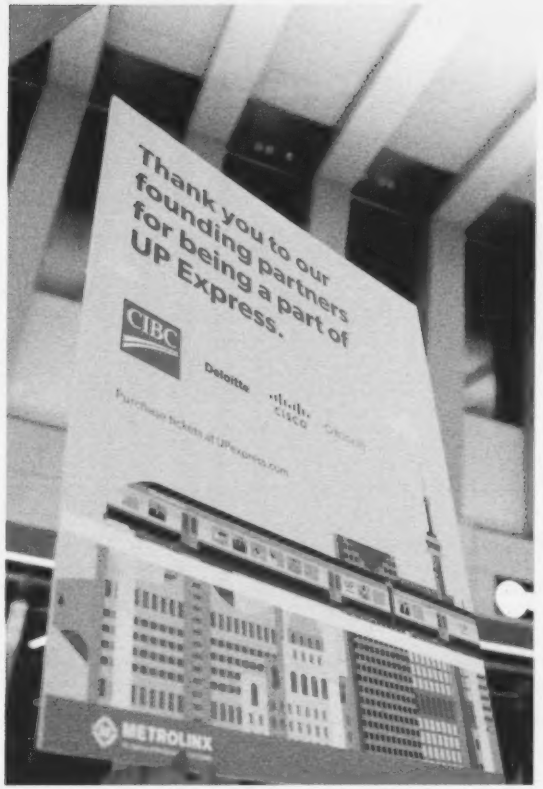
Plus de
46 000 trajets
entre le 6 juin et le 31 mars

25,13 minutes en moyenne entre la gare Union et Pearson

L'application mobile UP Express permet aux clients, où qu'ils soient, d'acheter des billets et d'obtenir de l'information utile pour planifier leurs déplacements.

[2] Au cours des trois premiers mois de 2016, à l'exception de la TTC.

Partenaires de vente au détail UP Express.



En mai 2015, UP Express et VIA Rail Canada ont annoncé un partenariat qui permet aux passagers qui font une réservation en ligne avec VIA Rail sur viarail.ca d'ajouter un billet UP Express à leur commande, fusionnant l'expérience d'achat de billets entre les deux services ferroviaires.

Excellence en service à la clientèle

« Nous nous investissons corps et âme dans l'excellence du service pour nos clients et chacun de nous. »

C'est l'une des valeurs fondamentales de Metrolinx. Les commentaires de nos clients concernant leur expérience avec GO Transit, PRESTO et UP Express illustrent à quel point nous avons réussi à incarner cette valeur.

Commentaires des passagers GO Transit

« Il faisait froid et il pleuvait ce soir et il fallait que j'attende mon autobus prévu vers Rockwood, près de Guelph, pendant plus d'une heure. J'ai pensé prendre l'autobus GO de Georgetown à partir de Halton Hills et aller n'importe où à Georgetown pour ne pas être sous la pluie. [Le chauffeur d'autobus] m'a demandé : « Où allez-vous? ». Quand j'ai répondu « Rockwood », il a dit : « Vous allez attendre sous la pluie et au froid pendant une heure? C'est ma pause repas en ce moment; je vais vous y conduire. » J'ai vraiment apprécié son geste. Et je l'apprécie encore, au chaud et en sécurité chez moi.

« J'ai une déficience visuelle. Je vis au centre-ville de Toronto (Union), je suis enseignant au campus de l'Université de Toronto à Mississauga et ma famille vit à Burlington, donc je prends souvent le train GO entre ces endroits. En raison de la construction et d'autres changements en particulier, c'est difficile de trouver mon chemin sans les coordonnateurs du service à la clientèle GO. Ils sont fiables, professionnels et drôles, et ils nous permettent, moi et de nombreuses autres personnes, d'avoir des déplacements agréables et sûrs.

Commentaires des titulaires de carte PRESTO

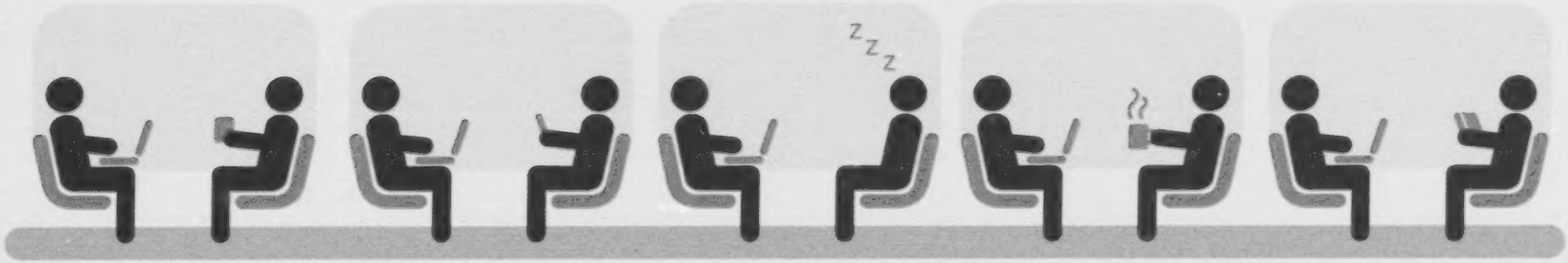
« Si j'étais amoureux d'une machine, ça serait la borne de rechargement PRESTO du nouveau passage de gare GO Transit. On présente tout simplement la carte pour payer!

« [PRESTO] est la meilleure invention depuis le pain tranché! Ça facilite tellement les déplacements du point A au point B. Bien joué!

Commentaires des passagers d'UP Express

« C'était merveilleux de voyager sur une infrastructure ferroviaire de calibre international à Toronto. J'étais fier d'être Torontois.

« J'ai enfin pu prendre UP Express aujourd'hui – quel nouveau service fantastique de Metrolinx. L'expérience de voyage (surtout avec la carte PRESTO) est exceptionnelle.



Smart Commute

RELIER LES GENS ET LEURS LIEUX DE TRAVAIL

Smart Commute est un programme de Metrolinx et des municipalités de la RGTH. Le programme aide les gens qui se rendent d'un point A à un point B à découvrir et à essayer des options de déplacement, notamment la marche, le vélo, le transport en commun et le covoiturage.

Nous nous sommes également rendu compte que les Jeux nous permettaient de rappeler aux gens de la région qu'il y a des choix en matière de déplacement. Grâce aux efforts de Smart Commute, un grand nombre de lieux de travail ont signalé que leurs employés avaient modifié leurs routines ou habitudes de déplacement pendant les Jeux – 33 % pendant les Jeux panaméricains et 25 % pendant les Jeux parapanaméricains. En outre, 28 % des employés ont conservé ces nouvelles habitudes de déplacement après les Jeux.

Metrolinx appuie le vélo, une option de déplacement futée, grâce à plusieurs initiatives. En mai, nous avons coordonné la première semaine À l'école à vélo de la région et la septième journée « Au travail à vélo » annuelle de la ville. En juillet, nous avons annoncé un partenariat avec Bike Share Toronto qui double la taille du réseau actuel.

Nous travaillons également à l'atteinte de l'objectif établi dans le Plan de transport régional (PTR) indiquant qu'en 2031, 60 % des enfants de la RGTH se rendront à l'école à pied ou à vélo. En janvier, nous avons créé le centre régional du transport scolaire actif et durable de la RGTH, qui regroupe des représentants de plus de 60 organismes.

En janvier également, en partenariat avec l'équipe des relations communautaires de Crosstown et l'organisme Green Communities Canada, nous avons commencé à apporter notre appui au plan des écoles touchées par les perturbations causées par la construction du projet de TLR d'Eglinton Crosstown.

JALON

Le partenariat GO-Zipcar a atteint cette année le total de huit nouvelles gares GO – pour un total de 19 Zipcars à 14 gares GO.

POINT DE REPÈRE

L'outil de jumelage en ligne Smart Commute a dépassé cette année les 25 000 clients inscrits, y compris les 2 500 qui se sont inscrits au début des Jeux panaméricains/parapanaméricains.

La neuvième édition annuelle des prix Smart Commute qui a eu lieu en novembre a récompensé l'excellence des efforts déployés pour soutenir la poursuite des activités pendant les Jeux panaméricains/parapanaméricains.

Triplinx

RELIER LE TRANSPORT EN COMMUN À D'AUTRES MOYENS DE SE DÉPLACER

Metrolinx a lancé Triplinx en mai 2015, des applications mobiles ayant suivi en juillet et août. Triplinx aide les gens à planifier leurs déplacements dans la région de la RGTH, aussi bien ceux qui choisissent le transport en commun que ceux qui se déplacent à pied, à vélo ou en voiture. Pendant les Jeux panaméricains/parapanaméricains, plus de 10 000 personnes ont utilisé l'application Triplinx chaque jour. En décembre, Triplinx a été intégré à l'outil de jumelage Smart Commute afin de rendre encore plus facile la planification de leurs déplacements.

Sensibilisation des communautés

Nous sommes déterminés à utiliser un processus ouvert et transparent, tenant les communautés bien informées pendant la planification, la construction et l'exploitation de solutions de transport en commun dans l'ensemble de la RGTH. En juillet, nous avons lancé notre tournée régionale pour intéresser et informer le public à propos des projets et du mandat de Metrolinx. Nous avons reçu 116 000 visiteurs sur une période de 55 jours dans le cadre de 13 festivals et événements. Selon un sondage auprès de plus de 850 visiteurs, à la suite de nos actions auprès du public pendant la tournée régionale, la perception positive de Metrolinx est passée de 65 % à 95 %.

NOTRE TOURNÉE RÉGIONALE NOUS A FAIT VISITER:

- Le Kempenfest à Barrie
- Le festival de York Eglinton
- La Buskerfest de Port Credit
- L'Exposition nationale canadienne
- Le Supercrawl de Hamilton
- Le Salon des services gouvernementaux
- Le centre commercial Jane & Finch
- Urban Alley
- Markham Fair
- Le Pumpkinville d'Ajax
- L'hôtel de ville de Hamilton
- Le sommet de Mississauga
- Royal Winter Fair

D'autres initiatives publiques de sensibilisation et d'engagement ont mis l'accent sur des aspects particuliers du travail de Metrolinx, notamment la révision du Plan de transport régional (PTR), l'électrification, l'intégration des tarifs, le transport en commun rapide et l'accessibilité. Nous avons aussi créé un comité d'intervenants régionaux et sept comités de corridor. Ces comités multi-secteurs sont formés de représentants élus de tous les niveaux de gouvernement, de même que des représentants des secteurs de l'enseignement, des soins de santé, de la main-d'œuvre et des associations d'affaires. En tout et pour tout, grâce à ces initiatives, nous avons tenu au cours du dernier exercice plus de 280 rencontres, dont plusieurs ont été présentées en collaboration avec des partenaires municipaux, dans le but d'obtenir la participation des résidents, des clients et des intervenants dans l'ensemble de la région.

Notre tournée régionale a eu pour effet d'intéresser et d'informer le public à propos des projets et du mandat de Metrolinx.

Nous avons joint plus de cinq millions de lecteurs avec nos publicités dans le journal Metro et plus de quatre millions avec nos récits pleine page dans le Toronto Star, nombre de lecteurs amplifié grâce aux réseaux sociaux; ces publicités contenaient de l'information concernant nos projets les plus importants et la façon dont ils feront progresser la région.

Relations avec la communauté à propos de l'expansion de GO Transit

Nous avons organisé un certain nombre de rencontres et nous avons donné aux résidents plusieurs occasions de venir se renseigner sur notre programme d'immobilisations et sur les changements qui s'annoncent dans les communautés, notamment le premier volet de consultations auprès du public à propos de l'électrification du réseau. Des rencontres à propos des projets ont eu lieu de façon régulière dans Georgetown, Agincourt, Caledonia et Davenport. À Davenport, un Groupe de référence des résidents comprenant 36 membres de la communauté a proposé des recommandations qui ont contribué à influencer la conception du passage supérieur et de la piste polyvalente aménagée sous le passage. Au cours de l'année, nous avons également renseigné les députés fédéraux et provinciaux, de même que les conseillers municipaux sur les répercussions que pourront avoir sur leurs électeurs l'expansion et les options améliorées du transport en commun. De plus, nous avons rencontré des groupes communautaires locaux et d'autres intervenants le long de nos corridors préalablement au Processus d'évaluation des projets de transport en commun (PEPTC), y compris ceux qui faciliteront l'ajout d'une troisième voie entre les gares GO de Guildwood et de Pickering, permettant une double voie dans le corridor de Barrie et créant les futures installations de remisage.

Après l'élection fédérale, nous avons rencontré le nouveau ministre de l'Infrastructure et des Collectivités et commencé à renseigner tous les nouveaux députés fédéraux.

Relations avec les communautés à propos du projet de transport léger sur rail

EGLINTON CROSSTOWN

Nous avons lancé la série de vidéos « Des réponses à vos questions » à thecrosstown.ca pour répondre aux questions les plus courantes à propos de sujets comme la construction surélevée ou souterraine, le soutien aux commerces et la gestion de la circulation. Nous avons aussi participé à sept festivals de rue et autres événements organisés par des associations d'amélioration des affaires et des groupes communautaires locaux, ainsi que trois événements portes ouvertes et six événements de remerciements pour nos voisins de Crosstown.

En octobre, nous avons cherché à recevoir des commentaires sur les noms proposés pour les gares et arrêts par l'entremise de deux étapes de consultation en ligne. En novembre, nous avons invité des entrepreneurs, des petites entreprises et des organisations sociales à une journée entière d'information visant à les renseigner sur la façon de participer au projet; 240 personnes se sont présentées. Au cours de l'année, nous avons tenu plus de 50 rencontres avec des intervenants, 28 avec des associations d'amélioration des affaires et 41 avec des représentants élus.

Les démarches de sensibilisation de l'équipe des relations communautaires consistaient à fournir des avis préalables à des travaux de construction localisés et à inciter les résidents du voisinage à faire leurs achats dans les commerces locaux. Nous avons aussi invité les résidents à nous faire part de leurs questions et commentaires, par téléphone, par courriel et aux deux bureaux communautaires de Crosstown.

FINCH WEST

En juin 2015, nous avons organisé un événement portes ouvertes dans le cadre de l'évaluation environnementale concernant l'installation d'entretien et de remisage.

En janvier 2016, nous avons organisé trois événements portes ouvertes pour parler des travaux de conception de référence.

Dans le cadre de la tournée régionale Metrolinx, nous avons visité à l'automne 2015 le centre commercial Jane & Finch et présenté le prototype grandeur nature de notre véhicule léger sur rail.

HAMILTON

Nous avons lancé une page Web dédiée au projet, metrolinx.com/HamiltonLRT, à la suite de l'annonce du financement de la part du gouvernement provincial au printemps 2015.

Le prototype grandeur nature du véhicule léger sur rail a été exposé deux fois à Hamilton au cours de l'année dernière : d'abord en septembre au Supercrawl de la rue James, puis comme objet d'exposition devant l'hôtel de ville.

Le personnel des relations communautaires a rencontré de façon régulière les résidents et les intervenants qui manifestaient leur intérêt pour le projet.

HURONTARIO

Nous avons lancé une page Web dédiée au projet, metrolinx.com/HurontarioLRT, à la suite de l'annonce du financement de la part du gouvernement provincial au printemps 2015.

Le personnel des relations communautaires a rencontré des groupes communautaires et des groupes d'intervenants pour discuter du projet, vu l'accroissement rapide de l'intérêt pour le projet à la suite de la décision du conseil municipal de Brampton stipulant que la ligne s'arrêterait à Steeles Avenue.

Le personnel des relations communautaires d'Eglinton Crosstown souhaite la bienvenue aux résidents lors d'un événement communautaire.

Avantages pour la communauté

La vision de Metrolinx concernant les avantages pour la communauté, décrite dans le Cadre sur les avantages communautaires approuvé par notre conseil d'administration, est conforme à la Loi sur l'infrastructure au service de l'emploi et de la prospérité, qui a obtenu la Sanction royale le 4 juin 2015. Le but de cette loi est d'établir des mécanismes pour encourager la planification à long terme d'infrastructures qui favorisent la création d'emplois, la croissance économique et la protection de l'environnement, tout en intégrant l'excellence de la conception.

Nous avons inclus les avantages communautaires dans le cadre du processus de diversification des modes de financement et d'approvisionnement pour concevoir, construire, financer et entretenir le TLR d'Eglinton Crosstown et, en juillet 2015, nous avons accordé le contrat au consortium privé Crosslinx Transit Solutions (Crosslinx). Dans la cadre du contrat, nous avons exigé que Crosslinx soumette à Metrolinx et à Infrastructure Ontario, aux fins d'examen, un plan décrivant ses engagements relativement à l'apprentissage, à l'emploi et à l'approvisionnement sur place.

Metrolinx et ses principaux partenaires, le ministère de la Formation et des Collèges et Universités, le Toronto Community Benefits Network et Infrastructure Ontario, travaillent en étroite collaboration avec Crosslinx à finaliser le programme d'avantages communautaires de Metrolinx pour ce projet.

Les avantages communautaires sont formellement inclus dans la demande de propositions pour le TLR de Finch West; ils sont également considérés pour plusieurs autres projets.

Une approche sociale

De plus en plus, Metrolinx met les médias sociaux à contribution pour les relations communautaires. Les chaînes de médias sociaux font maintenant partie intégrante de notre stratégie d'engagement communautaire et public, de même que de notre stratégie de communication.

Metrolinx a eu 209 millions d'impressions sur Twitter pendant l'année avec une montée en flèche en décembre, provoquée par un concours de fin d'année, en plus des gazouillis à propos de la réunion du Conseil d'administration et des messages des Fêtes. Notre message Facebook le plus populaire fut la vidéo « Ms. Efficient » qui faisait valoir les avantages du Mississauga Transitway; cette vidéo a été vue plus de 3 000 fois, atteignant plus de 8 200 personnes et a obtenu 162 mentions « J'aime ».

GO Transit a doublé le nombre de ses adeptes sur Facebook au cours de l'exercice financier. Un des messages Facebook les plus populaires fut la vidéo « What gives? » expliquant les retards en raison des dispositifs d'aiguillage; ce message a été affiché directement sur Facebook au cours d'une tempête d'hiver. Plus de 4 000 personnes ont vu cette vidéo.

UP Express a obtenu 63,4 millions d'impressions sur Twitter au cours du mois de son lancement, résultant de 8 663 mentions par un nombre d'utilisateurs estimé à 3 928. Entre le 23 février et le 31 mars 2016, coïncidant avec l'annonce du changement de tarifs et la semaine de relâche de mars, nous avons obtenu 82,6 millions d'impressions résultant de 7 795 mentions par un nombre d'utilisateurs estimé à 4 204. Notre mot-clic #ImOnUP a généré 3,2 millions d'impressions, résultant de 991 mentions par un nombre d'utilisateurs estimé à 495.

Au cours de l'année, **PRESTO** a pu observer sur Twitter de nombreux signes d'engagement et d'enthousiasme à propos du déploiement au sein de la Toronto Transit Commission (TTC). Les clients ont interagi en partageant des images du lecteur PRESTO qu'ils ont aperçues sur TTC et au-delà. Une stratégie particulièrement efficace sur les réseaux sociaux fut de demander aux utilisateurs de deviner quelle serait la prochaine gare à obtenir le lecteur PRESTO.

L'activité sur Twitter a connu un sommet pour le projet **Crosstown** pendant les étapes clés du projet : en avril, lorsque les tunneliers furent levés sur Allen Road; à la mi-juin lorsque les équipes se préparaient à relancer les tunneliers; à la fin de juillet lorsque le contrat du projet fut accordé; au début de mars lorsque débuta la construction de la première gare.

Les médias sociaux en chiffres

	ADEPTES DE FACEBOOK	TWITTER HANDLE	ADEPTES DE TWITTER	MENTIONS SUR TWITTER	VISIONNEMENT SUR YOUTUBE	ADEPTES D'INSTAGRAM
Metrolinx	14 498	@Metrolinx	21 300	37 300	30 363	2 500
GO Transit	14 000	@gotransit	50 281	45 742	73 384	2 476
UP Express	14 494	@UPexpress	5 558	42 206	21 492	1 140
PRESTO	5 456	@CartePRESTO	9 081	8 563	40 325	S. O.
Crosstown	6 212	@CrosstownTO	3 955	10 530	63 260	259*
Smart Commute	594	@smartcommute	2 567	2 735	6 706	107

* Le compte Instagram a été créé en décembre 2015.

POINT DE REPÈRE

En septembre, nous avons lancé le compte Twitter @finchwestlrt pour promouvoir les événements portes ouvertes et fournir des nouvelles du projet.

POINT DE REPÈRE

La vidéo la plus populaire de la campagne de marketing social, intitulée «Lancement», est arrivée à sa fin en 2015-2016, créant de la notoriété et fournissant de l'information à propos des principaux projets sur l'ensemble de la région. Notre première campagne payante sur les médias sociaux axée sur la vidéo a été vue 962 000 fois et a obtenu 4 704 mentions «J'aime».

Engagement virtuel par l'entremise de Metrolinx Participez

En octobre, nous avons lancé Metrolinx Participez, un carrefour numérique qui offre une seule destination en ligne pour toutes les activités de participation de Metrolinx. Par l'entremise de Metrolinx Participez, nous pouvons informer et consulter les résidents et les communautés de la RGTH, les inviter à participer à la planification de nos plus importants projets d'amélioration du transport, à l'aide d'outils numériques comme les forums de discussion, les questionnaires en ligne et les cartes géographiques interactives.

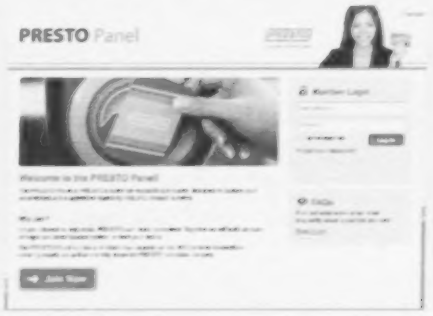
À la fin de l'exercice financier, Metrolinx Participez avait eu 10 295 visiteurs uniques et 1 395 participants inscrits, dont 60 % s'étaient joints à la conversation en commentant un ou plusieurs de ces projets planifiés :

- Création des noms de gares et d'arrêts du TLR d'Eglinton Crosstown
- Examen du Plan de transport régional
- Électrification du réseau ferroviaire
- Accès aux gares et analyses des nouvelles gares
- Harmonisation des tarifs
- Saut-de-mouton du croisement de Davenport

Comité consultatif sur l'expérience client

Metrolinx recherche activement les commentaires des clients afin de guider ses décisions sur des sujets comme de nouveaux produits et services potentiels. En 2015 et 2016, nous avons publié 36 sondages par l'entremise de nos deux comités consultatifs en ligne – le bulletin d'information Parler à GO et le panel PRESTO – demandant des réponses à un total combiné de plus de 8 000 participants. En outre, 10 clients bénévoles de GO Transit se rencontrent chaque trimestre pour partager leurs commentaires sur les programmes et les initiatives du service à la clientèle. Les rencontres de la présente année ont couvert des sujets comme ceux-ci :

- Création d'un efficace environnement libre-service pour les clients.
- Perfectionnement des outils de communication, comme le site Web mobile et la signalisation numérique.
- Préparation en vue de l'hiver avec de l'équipement amélioré et un plus grand nombre de trains en attente.
- Développement d'une campagne d'étiquette de la clientèle.



Prix et reconnaissance

METROLINX A REÇU LES PRIX SUIVANTS AU COURS DE L'EXERCICE FINANCIER 2015-2016 :

Un des Prix des meilleurs employeurs au Canada pour les jeunes (pour la troisième année consécutive); un des meilleurs employeurs du grand Toronto (pour la troisième année consécutive); et l'une des cultures d'entreprise les plus admirées du pays dans la catégorie du secteur parapublic.

Prix 2015 du leadership organisationnel en environnement de l'Association canadienne du transport urbain.

Prix de réalisation en Éducation remis par l'Association des transports du Canada (équipe verte de Metrolinx).

Le prix Projet Travelport de l'année, le prix Partenariat AccesRail intégré de l'année et un prix de leadership – tous remis par Global Air Rail Alliance (UP Express).

Mention élogieuse de sécurité publique (Public Safety Commendation) remise par l'Ontario Safety League (GO Transit).

Prix pour l'éclairage et prix d'excellence pour l'innovation en matière de contrôle, remis par l'Illuminating Engineering Society (GO Transit – parc de stationnement à étages d'Ajax).

Prix pour l'éclairage et prix d'excellence pour l'énergie et la conception environnementale, remis par l'Illuminating Engineering Society (GO Transit – parc de stationnement à étages d'Envirdale).

Prix de leadership des entreprises, remis par l'Association canadienne du transport urbain dans la catégorie Innovation (GO Transit – système de gestion des communications avec les clients).

Prix du meilleur projet remis par l'Ontario General Contractors Association dans la catégorie industrielle (Projet Georgetown South : saut-de-mouton du tunnel Weston).

Deuxième prix de la liste 2015 des 10 routes et ponts par excellence, remis par le magazine Roads & Bridges (transport en commun rapide : corridor Est de l'autoroute 7 – service d'autobus rapides VivaNEXT).

Rapport de gestion

Au cours de l'exercice 2015-2016, Metrolinx a poursuivi son mandat de planification, de développement et de mise en œuvre d'une infrastructure de transport en commun intégrée et unifiée, faisant notamment d'importants progrès dans la réalisation de ses principaux projets d'investissement qui l'aideront à y étendre davantage son service de train GO.

Le service de transport en commun GO Transit a accru sa capacité, et permis à 35 000 usagers de plus de gagner chaque jour leur destination en empruntant les trains et autobus GO. Au cours de l'exercice, le gouvernement de l'Ontario a augmenté son financement au titre du projet *Faire progresser l'Ontario*, le faisant passer à 31,5 G$ sur dix ans. Pour l'exercice 2015-2016, les investissements dans des immobilisations, qui se sont chiffrés à 2 756,4 M$, ont été considérables et ont nécessité diligence et orientation stratégique dans l'action, notamment pour ce qui concernait la planification, l'approbation, la gestion et l'achèvement des projets clés. Au niveau de la direction de l'entreprise, le soutien continu à l'accentuation des investissements a demandé de l'agilité et de la proaction dans la gestion des approvisionnements, dans la mise en place de programmes d'information et de technologies de l'information et dans la planification des ressources humaines et de la main-d'œuvre requise, ainsi que de l'efficacité dans la gestion financière et la présentation de l'information financière.

L'UP Express a été mis en service dans les délais et le budget prévus. La navette aéroportuaire a permis d'assurer en 25 minutes à peine, toutes les 15 minutes, la liaison entre la gare Union et l'aéroport Pearson pendant les Jeux panaméricains et parapanaméricains ainsi que pendant tout le reste de l'exercice. La carte PRESTO a été activée sur le réseau UP Express ainsi que sur l'ensemble des tramways de la Toronto Transit Commission (« TTC »), et elle devrait être étendue à l'ensemble de la TTC d'ici la fin de 2016, comme prévu.

De nouvelles installations ont aussi été inaugurées un peu partout dans la région, dont le hall GO York de la gare Union, dans le centre-ville de Toronto, le stationnement incitatif de la station Erin Mills et la station GO West Harbour d'Hamilton. Le déploiement de PRESTO sur le réseau d'UP Express et à l'échelle de la TTC a fait augmenter de plus d'un demi-million le nombre de cartes en circulation qui s'élève désormais à près de 2 millions.

L'accent continu que Metrolinx a fait porter sur ses principaux indicateurs de rendement, dont les produits tarifaires et non tarifaires, l'achalandage et les coûts d'exploitation, lui a permis de saisir les occasions qui se sont présentées tout en composant par ailleurs avec divers risques venant de l'intérieur comme de l'extérieur. Plusieurs projets de gestion financière et de communication de l'information financière ont été amorcés ou mis en œuvre pendant l'année, ou leur déploiement à plus grande échelle a été engagé pour les prochaines années. Ces mesures stratégiques proactives aideront l'Agence à assurer des prestations efficaces de façon durable.

Rendement général

Les produits de Metrolinx sont formés des produits tarifaires et non tarifaires perçus par ses trois divisions d'exploitation : GO Transit, UP Express et PRESTO. La perte nette représente l'excédent des charges d'exploitation (amortissement compris) sur les produits gagnés pendant l'exercice. Pour l'exercice clos le 31 mars 2016, la perte nette de 21,5 M$ a été supérieure de 17,8 M$ à la perte réelle et de 10,0 M$ à la perte prévue pour 2015-2016.

Le tableau ci-après résume, sur une base consolidée, les produits, les charges d'exploitation et les niveaux d'achalandage (exprimés en nombre de déplacements) pour Metrolinx et ses trois divisions d'exploitation pour l'exercice 2015-2016 et les trois exercices précédents ainsi que par rapport aux prévisions budgétaires de 2015-2016.

Sommaire des résultats de l'organisme	**2012-2013**	**2013-2014**	**2014-2015**	**2015-2016**	**2015-2016**
Arrondis au millier près	**Réel**	**Réel**	**Réel**	**Réel**	**Budget**
Charges d'exploitation	524 271 000	611 829 000	691 685 000	776 094 000	813 662 000
Produits tarifaires	357 333 000	393 574 000	437 939 000	479 473 000	521 254 000
Produits non tarifaires	34 426 000	44 951 000	36 797 000	45 326 000	55 396 000
Achalandage*	64 688 000	66 055 000	68 695 000	70 485 000	73 194 000

*Comprend les déplacements GO et UP

Normes comptables futures

Le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (« CCSP ») prescrit les normes comptables applicables au secteur public, y compris aux organismes sans but lucratif comme Metrolinx. Le CCSP a publié plusieurs normes comptables qui pourraient avoir une incidence sur les activités de Metrolinx, sur ses décisions d'investissement et sur ses résultats financiers. Metrolinx évalue les prises de position comptables et le bien-fondé de ces normes et fait des recommandations à cet égard au CCSP.

Les normes comptables susceptibles de se répercuter sur le financement des investissements, la comptabilisation des produits et les immobilisations portent entre autres sur le cadre conceptuel, les actifs, les actifs éventuels et les passifs contractuels, les transferts gouvernementaux, les opérations entre apparentés et les opérations interentités.

Amélioration de la gestion financière et de la présentation de l'information financière

Metrolinx a engagé la révision complète de ses activités de gestion financière et de présentation de l'information financière en prévision de la mise en œuvre du projet *Information et technologie de l'information*. Amorcé en 2015-2016, le projet d'intégration de Metrolinx vise à intégrer les processus opérationnels liés à la planification des ressources humaines et de la main-d'œuvre, à l'approvisionnement et aux services financiers dans le système de planification des ressources de l'entreprise. À terme, l'ensemble des activités relevant de ces domaines aura été intégré et automatisé, ce qui permettra de fournir en temps réel une information essentielle à la prise de décisions rapide et efficace.

Au cours de l'exercice 2015-2016, Metrolinx a collaboré de près avec le ministère ontarien des Transports à la mise en œuvre des exigences relatives aux attestations de garantie, au titre desquelles Metrolinx doit confirmer qu'elle se conforme pour l'essentiel aux lois, aux règlements, aux directives et aux politiques s'appliquant à elle, qu'elle a en place un système efficace de contrôle interne, et qu'elle a institué un système de contrôle interne à l'égard de l'information financière qui en assure l'intégrité et la fiabilité. Metrolinx a aussi collaboré avec le Ministère pour communiquer des données d'exploitation et des données d'investissement critiques, et pour établir, de concert avec d'autres organes publics, des groupes de travail axés sur l'élaboration et l'amélioration des processus de gestion des risques et de contrôle interne ainsi que des pratiques exemplaires en la matière.

Rapport financier

Le présent rapport de gestion, qui présente la situation et les résultats financiers de Metrolinx, doit être lu en parallèle avec les états financiers audités et les notes annexes pour les exercices clos le 31 mars 2013 (exercice 2012-2013), le 31 mars 2014 (exercice 2013-2014), le 31 mars 2015 (exercice 2014-2015) et le 31 mars 2016 (exercice 2015-2016).

Données financières (arrondies au millier près)	2012-2013 Réel	2013-2014 Réel	2014-2015 Réel	2015-2016 Réel	2015-2016 Budget	2015-2016 Variation
Produits						
Produits tarifaires						
GO	357 333 000	393 574 000	437 939 000	464 308 000	477 979 000	(13 671 000)
UP Express	-	-	-	15 165 000	43 275 000	(28 110 000)
Total des produits tarifaires	**357 333 000**	**393 574 000**	**437 939 000**	**479 473 000**	**521 254 000**	(41 781 000)
Produits non tarifaires						
GO	10 658 000	18 585 000	20 889 000	23 898 000	22 902 000	995 000
UP Express	-	-	1 512 000	8 762 000	7 093 000	1 669 000
PRESTO	9 338 000	18 769 000	9 871 000	9 454 000	20 437 000	(10 983 000)
Autres	14 430 000	7 597 000	4 525 000	3 212 000	4 964 000	(1 751 000)
Total des produits non tarifaires	**34 426 000**	**44 951 000**	**36 797 000**	**45 326 000**	**55 396 000**	(10 070 000)
Apports provinciaux	120 538 000	161 480 000	190 440 000	233 829 000	238 121 000	(4 292 000)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	244 387 000	291 147 000	350 331 000	453 057 000	459 676 000	(6 620 000)
Profit (perte) à la cession d'immobilisations	417 000	246 000	10 817 000	(72 000)	-	(72 000)
Total des produits	**757 101 000**	**891 398 000**	**1 026 324 000**	**1 211 613 000**	**1 274 447 000**	**(62 835 000)**
Charges						
Fournitures et services	37 825 000	44 608 000	50 972 000	81 469 000	70 321 000	11 146 000
Entretien du matériel	60 626 000	73 800 000	77 849 000	90 847 000	92 368 000	(1 520 000)
Installations et voies	77 711 000	87 872 000	95 648 000	107 519 000	120 457 000	(12 938 000)
Salaires et charges sociales*	194 231 000	220 866 000	248 427 000	273 342 000	265 358 000	7 984 000
Exploitation	153 877 000	184 685 000	218 789 000	222 918 000	265 158 000	(42 240 000)
Amortissement des immobilisations	249 730 000	296 198 000	352 125 000	456 685 000	470 500 000	(13 815 000)
Amortissement de contrats de location à long terme	327 000	327 000	327 000	327 000	327 000	-
Total des charges	**774 327 000**	**908 356 000**	**1 044 137 000**	**1 233 107 000**	**1 284 489 000**	(51 383 000)
Perte nette	**(17 226 000)**	**(16 958 000)**	**(17 813 000)**	**(21 494 000)**	**(10 042 000)**	**(11 452 000)**

Note : Les chiffres peuvent ne pas s'additionner en raison des arrondissements.

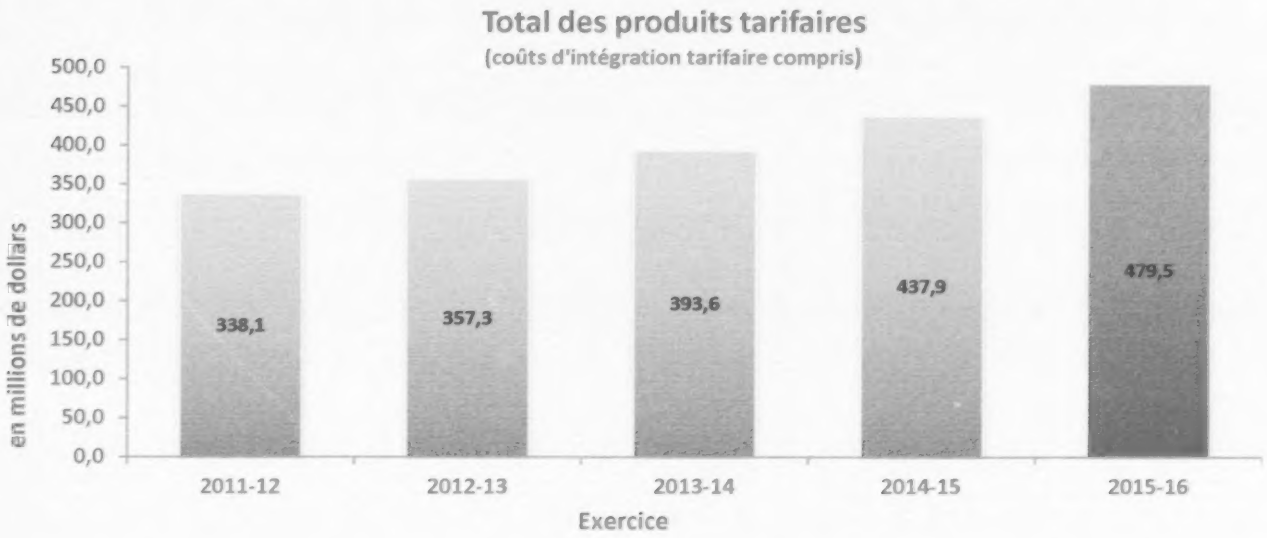
* Les données réelles tiennent compte des obligations à long terme comptabilisées au titre des avantages sociaux postérieurs à l'emploi, qui ne sont pas capitalisés.

Produits

Produits tarifaires

Les produits tarifaires de Metrolinx ont augmenté en 2015-2016, passant de 437,9 M$ à l'exercice précédent à 479,5 M$ pour 2015-2016. Les produits tarifaires comprennent les produits tirés de GO Transit ainsi que ceux d'UP Express, division qui a commencé ses activités au cours de l'exercice, soit le 5 juin 2015. L'augmentation de 9,5 % des produits tarifaires s'explique principalement par l'intégration des produits tarifaires d'UP Express, ainsi que par une majoration des tarifs et une légère augmentation de l'achalandage pour les services de GO Transit. Même s'il y a eu augmentation des produits tarifaires d'un exercice à l'autre, les produits réels ont été en grande partie inférieurs aux produits prévisionnels, de l'ordre de 42 M$ ou 8,0 % de moins que les montants budgétisés, étant donné que l'achalandage de GO Transit et d'UP Express s'est révélé moindre que prévu.

Au cours des cinq exercices de 2011-2012 à 2015-2016, les produits tarifaires ont augmenté à un taux de croissance annuel composé de 7,2 %.



Achalandage

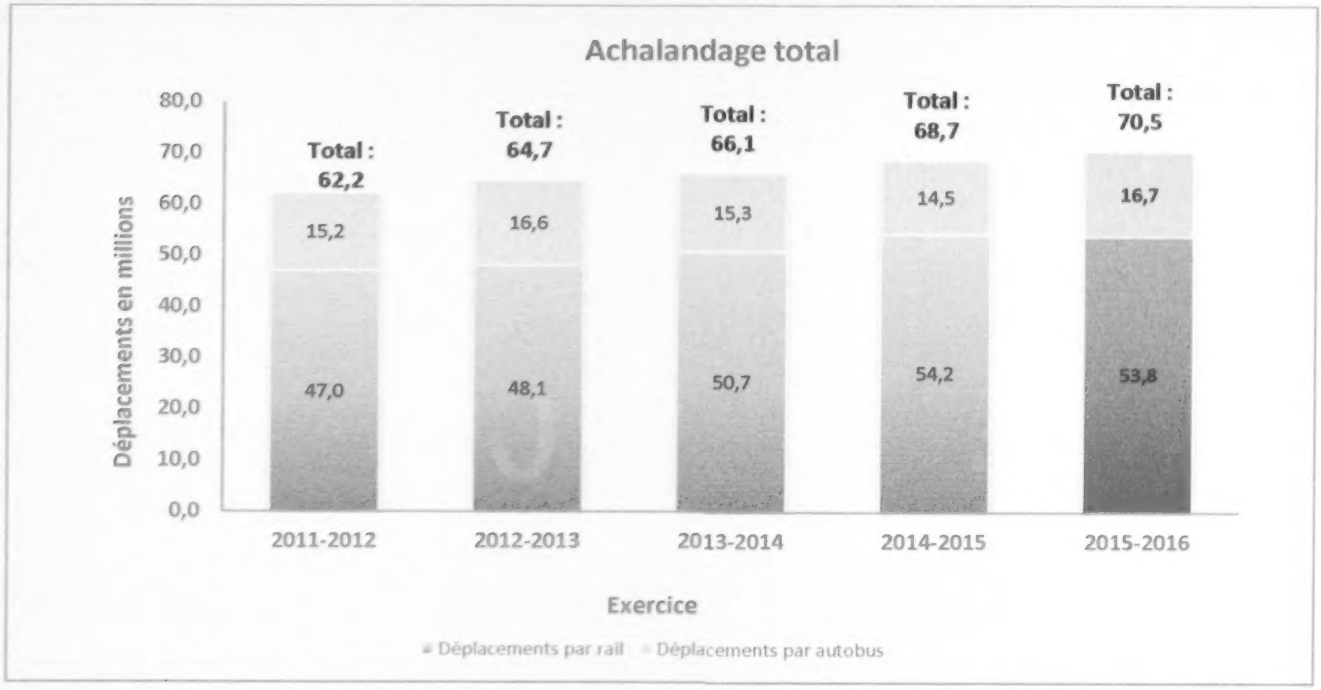
L'achalandage de Metrolinx (exprimé en nombre de déplacements) comprend les déplacements de GO Transit et d'UP Express. D'un exercice à l'autre, l'achalandage s'est légèrement accru, passant de 68,7 millions en 2014-2015 à 70,5 millions en 2015-2016 (+2,6 %), par suite surtout du lancement du service UP Express.

À GO Transit, la croissance de l'achalandage s'est stabilisée notamment en raison du nouveau service qui devait être mis en place sur les corridors de Milton et de Kitchener, mais qui n'a pas été instauré comme prévu au cours de l'exercice, ainsi qu'en raison de la conjoncture économique qui a prévalu dans la région et de la baisse marquée du prix de l'essence – conditions qui cadrent, du reste, avec la tendance observée chez la majeure partie des réseaux de transport en commun du Grand Toronto. Les déplacements de GO Transit n'ont augmenté que de 0,9 %.

Les produits tirés des déplacements sur UP Express ont été inférieurs aux prévisions budgétaires en raison du retard dans le lancement du service et du faible nombre de passagers, en partie en raison du peu de familiarité du public avec le réseau au cours de sa première année d'exploitation, des habitudes bien ancrées des usagers, de la signalisation et de l'affichage ainsi que des tarifs. Pour encourager les voyageurs à passer par UP Express, les tarifs ont été réduits au début du mois de mars et d'importants changements touchant le marketing et le fonctionnement ont été apportés. Depuis, l'achalandage est nettement à la hausse.
Les transporteurs-partenaires de Metrolinx ont aussi connu une baisse d'achalandage. Ces partenaires invoquent la baisse des prix du carburant qui en aurait incité plus d'un à se tourner vers d'autres modes de transport (l'utilisation de l'automobile), les programmes d'entreprises encourageant le télétravail, et la santé de l'économie dans son ensemble.

Metrolinx participe activement à des discussions avec ses homologues afin de s'assurer qu'elle dispose d'informations fiables et à jour pour évaluer la conjoncture externe actuelle et future.

Au cours des cinq exercices de 2011-2012 à 2015-2016, l'achalandage a augmenté à un taux de croissance annuel composé de 2,5 %.

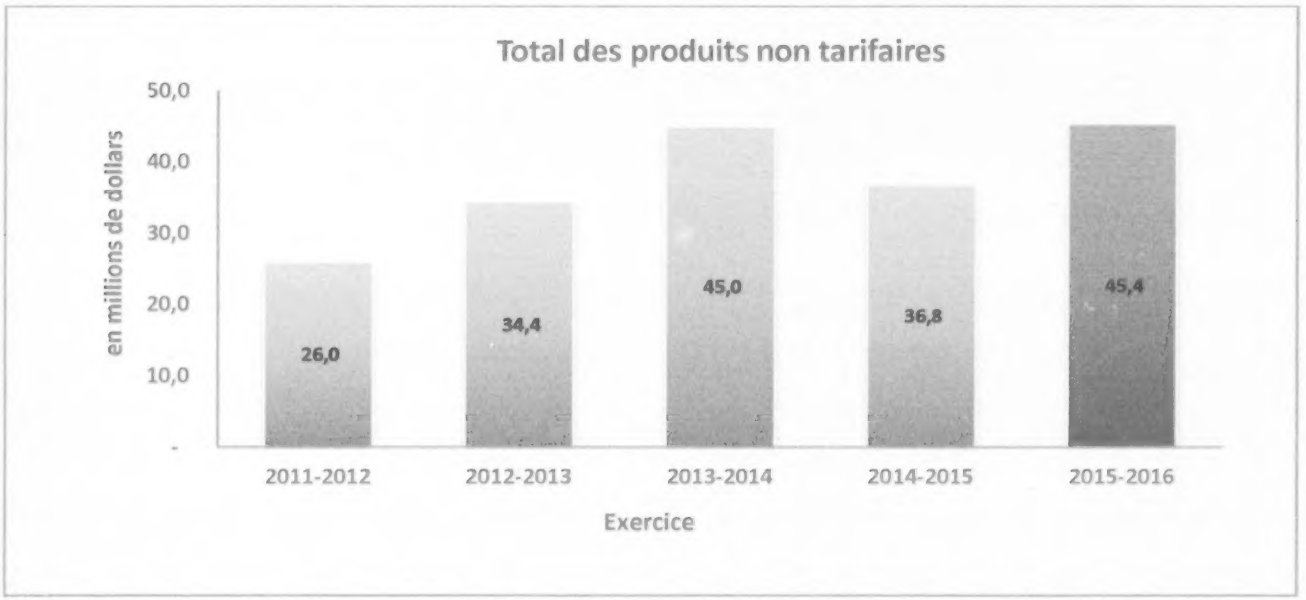


Produits non tarifaires

Metrolinx a continué de tisser des liens stratégiques avec des partenaires du secteur dans les domaines des services financiers, de l'information et de la technologie, du commerce de détail et de l'électronique grand public, afin d'optimiser la valeur des services fournis et d'accroître les produits non tarifaires.

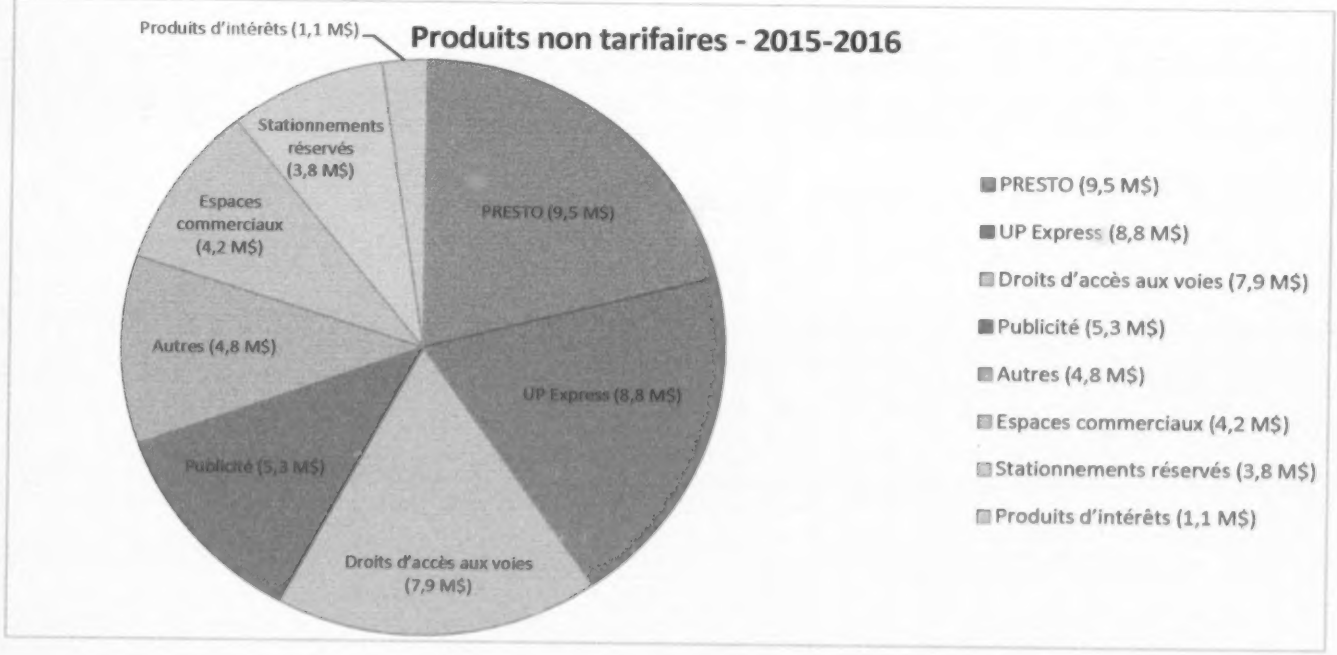
Les produits non tarifaires de Metrolinx proviennent de ses trois divisions d'exploitation, à savoir GO Transit, UP Express et PRESTO. En ce qui concerne GO Transit, les produits non tarifaires comprennent les droits d'accès aux corridors ferroviaires, les produits tirés de la publicité et ceux tirés de la location d'espaces commerciaux. Les produits non tarifaires d'UP Express proviennent des apports du secteur privé et des produits tirés des ententes de commandite et promotionnelles. Les produits non tarifaires de PRESTO sont dérivés de la vente de cartes PRESTO et des droits perçus auprès de la TTC et d'autres fournisseurs de transport en commun pour l'emploi du système PRESTO.

Le graphique ci-après illustre l'évolution des produits non tarifaires de 2011-2012 à 2015-2016. Pour 2015-2016, les produits non tarifaires se chiffrent à 45,4 M$ (exclusion faite des profits ou des pertes à la vente d'immobilisations), comparativement à 36,8 M$ pour 2014-2015.



Les produits non tarifaires de PRESTO se sont chiffrés à 9,5 M$ et s'expliquent par l'implantation des cartes électroniques PRESTO dans les stations de métro et tramways de la TTC. Les produits non tarifaires de 8,8 M$ d'UP Express proviennent de ceux tirés des commandites et partenariats au cours de l'exercice.

Le graphique ci-après donne la ventilation des produits non tarifaires chiffrés à 45,4 M$ pour l'exercice clos le 31 mars 2016.

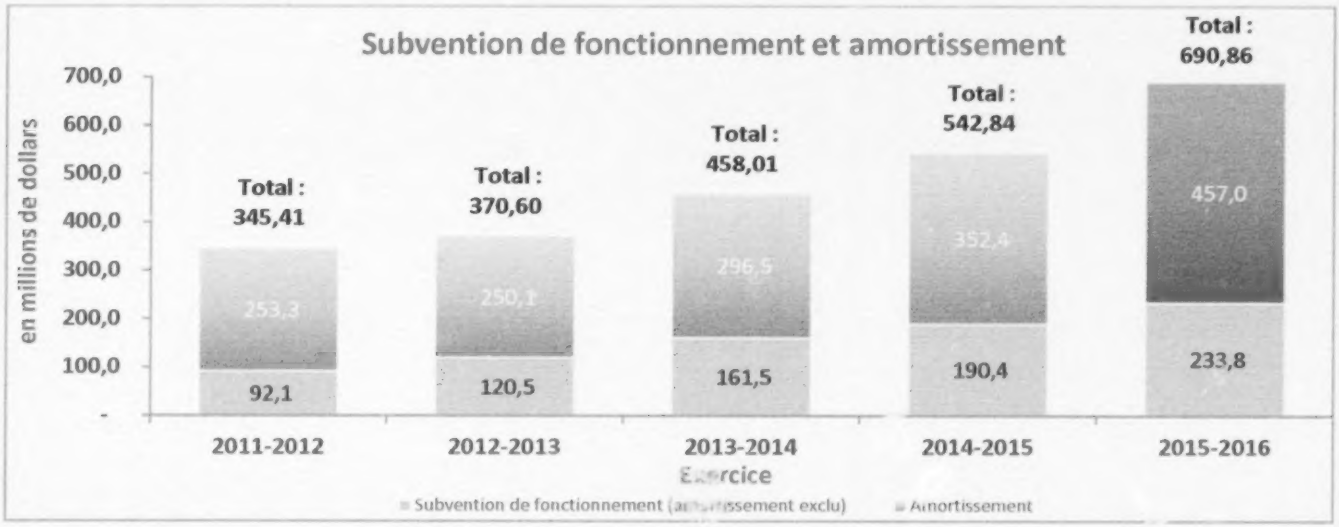


Financement public

Subventions de fonctionnement

Metrolinx a reçu de la Province de l'Ontario environ 233,8 M$ sous forme de subvention au fonctionnement, dont 61,8 M$ ont été affectés aux activités de PRESTO et 39,2 M$ aux coûts directs d'UP Express.

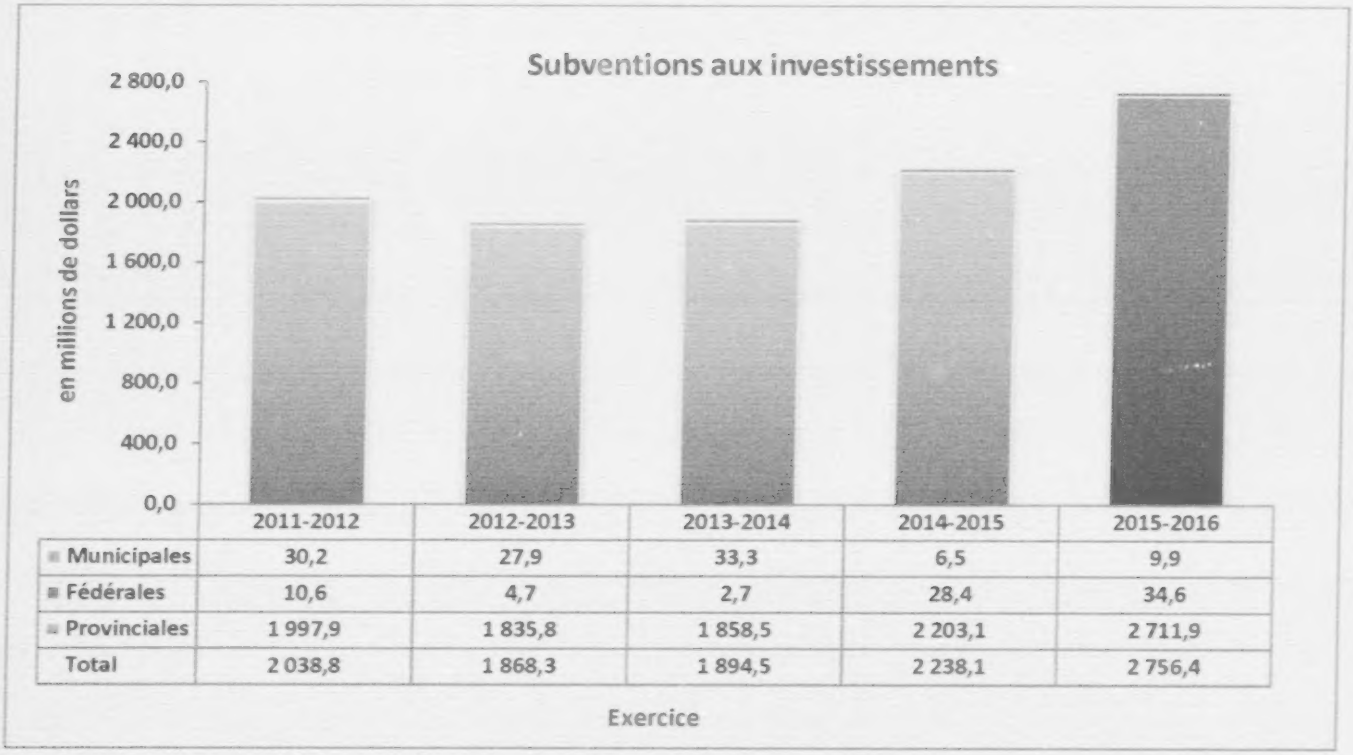
La subvention de fonctionnement provinciale a augmenté continuellement au cours des cinq derniers exercices. L'amortissement a été intégralement pris en charge par la province. La réalisation d'un grand nombre d'engagements pris au titre du plan de transport régional (« PTR ») a amené une augmentation des sommes affectées à l'exploitation, à mesure que Presto a poursuivi son expansion et qu'UP Express est devenu entièrement fonctionnel. La charge d'amortissement pour l'exercice s'est établie à 457,0 M$, soit 13,8 M$ de moins que les 470,8 M$ prévus au budget, par suite surtout du retard dans la mise en service de certains projets pendant l'exercice. L'augmentation des subventions de fonctionnement est également attribuable à la hausse du service de mi-journée et du service de fin de semaine de GO Transit. La subvention de fonctionnement versée par la province s'est accrue chaque année à un taux annuel composé de 20,5 %. Alors qu'aucune subvention n'a été reçue des municipalités au cours des cinq derniers exercices, la subvention fédérale a été de 0,2 M$ (2011-2012) pendant la même période.



Subvention aux investissements

Les dépenses en immobilisations sont passées de 2 238,1 M$ en 2014-2015 à 2 756,4 M$ en 2015-2016, soit une hausse de 518 M$. Le financement issu de la Province de l'Ontario a totalisé 2 711,9 M$ pour 2015-2016. Metrolinx a aussi reçu du financement d'un montant de 34,6 M$ du gouvernement fédéral et de 9,9 M$ d'administrations municipales. Du financement a été versé par le fédéral au titre de trois programmes visés par le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (« FCIS »). Ainsi, le programme initial du FCIS continue de fournir du financement à l'égard de certaines parties du système de contrôle ferroviaire du corridor de la gare Union, le programme Service rapide par bus (« SRB ») verse des fonds au Mississauga Transitway, et le programme PRESTO participe à l'implantation de PRESTO au sein de la TTC.

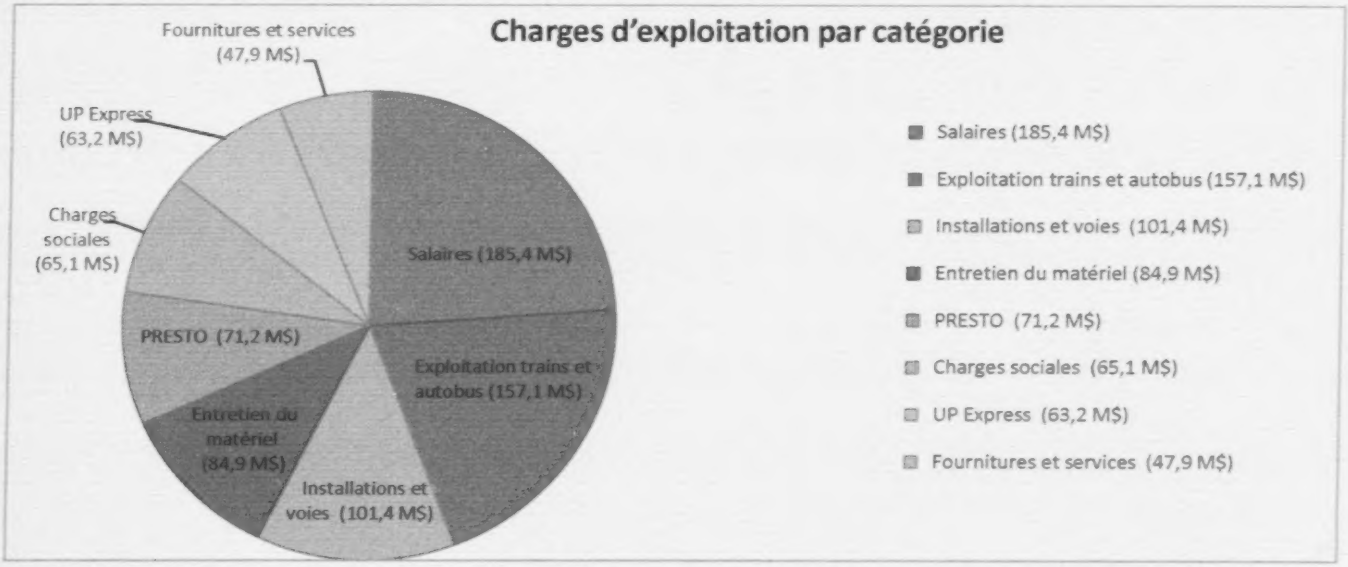
Les principaux programmes d'investissement réalisés au cours de l'exercice ont porté sur le réseau de transport rapide et le projet de Service régional express (« SRE »), qui étendra considérablement la portée du service ferroviaire de GO Transit dans la région sur 10 ans. Au cours de l'exercice, la province a porté à 31,5 G$ sur 10 ans le financement à l'égard de son programme *Faire progresser l'Ontario*, pour financer des projets comme les TLR Hamilton, Hurontario et Finch West. Dans son budget de mars 2016, le gouvernement du Canada a confirmé son intention d'investir dans ses infrastructures dans le cadre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun de 3,4 G$.



	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Municipales	30,2	27,9	33,3	6,5	9,9
Fédérales	10,6	4,7	2,7	28,4	34,6
Provinciales	1 997,9	1 835,8	1 858,5	2 203,1	2 711,9
Total	2 038,8	1 868,3	1 894,5	2 238,1	2 756,4

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation, avant amortissement, se chiffrent à 776,1 M$ pour l'exercice, soit 37,6 M$ (4,8 %) de moins que les 813,7 M$ prévus au budget. Les charges d'exploitation par catégorie sont présentées ci-dessous.



Service UP Express

Metrolinx a lancé le service UP Express le 6 juin 2015, dans le respect du calendrier et du budget. UP Express transporte des voyageurs entre la gare Union et l'Aéroport international Toronto-Pearson, avec arrêts aux stations Bloor et Weston.

Les charges d'exploitation d'UP Express ont été inférieures de 4,6 M$ aux prévisions, étant donné que le budget avait été établi en fonction d'une date de début au 1er avril et non pas en fonction d'un lancement en juin. En outre, plusieurs charges d'exploitation (dont le carburant diesel et les frais associés aux équipes) ont été moindres que les montants prévisionnels. Des mesures de marketing supplémentaires ont été déployées pour faire connaître au public la révision à la baisse des tarifs et, par ricochet, accroître l'achalandage.

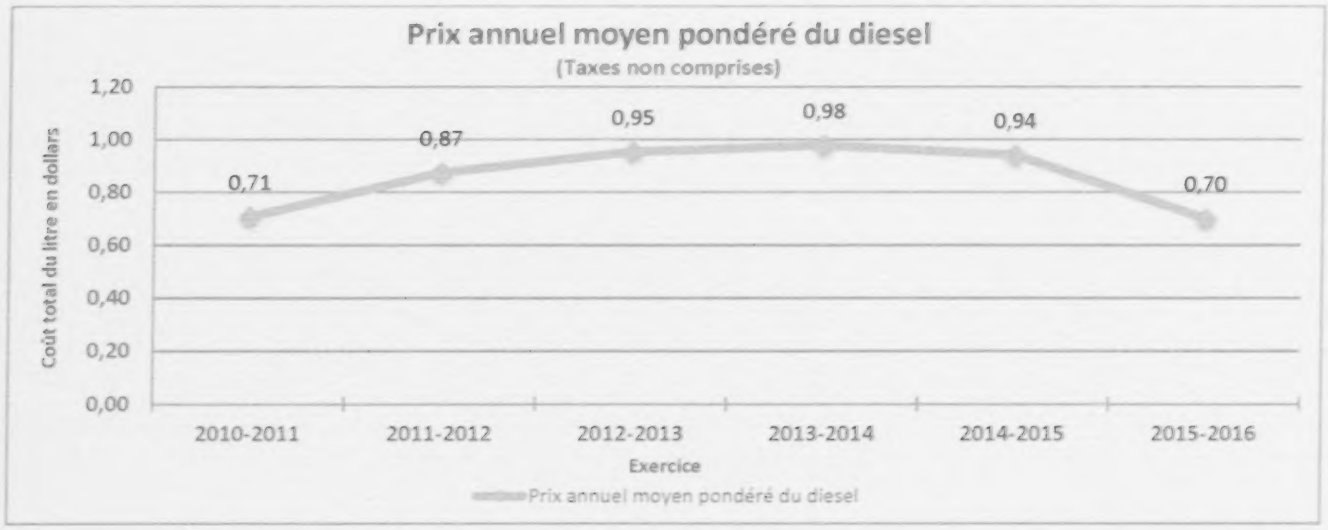
Service PRESTO

Les charges d'exploitation de PRESTO ont été inférieures de 13,8 M$ aux prévisions, en raison essentiellement des économies associées au report de l'implantation de PRESTO au sein de la TTC, report qui a été causé par un retard dans la réception des nouveaux tramways.

Service GO Transit

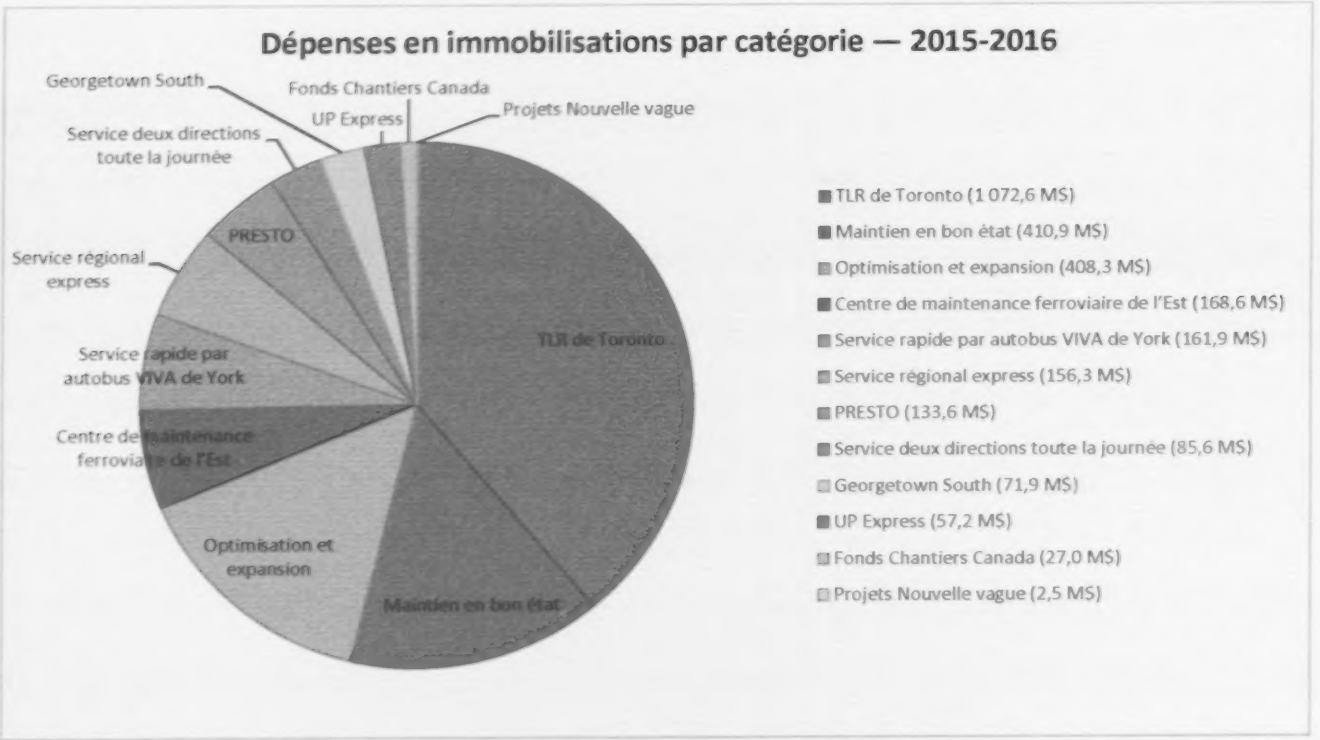
Les charges d'exploitation des services de trains et d'autobus de GO Transit ont été inférieures d'environ 22,6 M$ aux prévisions, en raison notamment de la baisse du coût du carburant, des frais moindres associés aux équipes et des montants supplémentaires recouvrés au titre des travaux d'entretien de la voie.

Les coûts du carburant comptent pour 5,90 % du total des charges d'exploitation. En 2016, le prix moyen pondéré du diesel s'est établi à 0,70 $ le litre comparativement à 0,94 $ le litre à l'exercice précédent. Cet écart a entraîné une économie de coûts importante de 0,24 $ le litre. Metrolinx fait appel à des consultants en matière de carburant diesel, conclut des contrats à prix fixe et compte se prévaloir d'instruments financiers de couverture pour obtenir davantage de certitude en ce qui concerne ses coûts de carburant diesel.



Dépenses d'investissement

En 2015-2016, Metrolinx a poursuivi son action dans le cadre du mandat que s'est donné la province d'accroître sensiblement ses investissements dans l'infrastructure de transport en commun. Tout au long de l'exercice, des projets d'investissement d'envergure comme le corridor Georgetown South, UP Express, la revitalisation de la gare Union, l'implantation du système tarifaire PRESTO à la TTC, la construction du Réseau de Transport en commun rapide par autobus VIVA et le projet Eglinton Crosstown ont été amorcés ou achevés, ou de grands jalons en ont été franchis. D'importants investissements ont aussi été réalisés pour maintenir les infrastructures existantes en bon état ou pour en améliorer la sécurité et la fiabilité. Pour 2015-2016, les dépenses en immobilisations se sont chiffrées à 2 756,4 M$.



Grands projets d'investissement ayant progressé ou été achevés au cours de l'exercice :

- 82,8 M$ ont été investis dans le projet Georgetown South, le saut-de-mouton de West Toronto et d'autres projets visant à accueillir un plus grand nombre de trains au titre des services de GO Transit et d'UP Express;
- 57,2 M$ ont été investis dans des infrastructures propres à UP Express;
- 100,6 M$ ont été investis dans les travaux en cours de revitalisation de la gare Union, notamment dans la signalisation, le remplacement du quai couvert et l'ouverture du hall York;
- 332,8 M$ ont été investis dans le maintien en bon état des installations et matériels existants, dont les gares, les parcs d'autobus et de trains, les corridors ferroviaires, les centres d'entretien et les aires de stationnement automobile;
- 1 234,5 M$ ont été investis dans le Service rapide par autobus VIVA de York et les TLR de Toronto, dont :
  - le creusement d'un tunnel pour le projet Eglinton Crosstown;
  - l'achèvement du Service rapide par autobus VIVA de York, le long de Davis Drive;
- 121,0 M$ ont été investis dans de nouvelles installations de gare, dont l'amélioration des stationnements, des quais et du bâtiment de la gare, ainsi que la construction de nouvelles installations à Gormley, Renforth Gateway et West Harbour, à Hamilton;
- 67,6 M$ ont été investis dans des corridors ferroviaires (exclusion faite de Georgetown South), notamment dans de nouvelles voies, dans la signalisation et dans des ponts;
- 98,9 M$ ont été versés en acomptes sur l'achat de voitures de chemin de fer additionnelles, 19,4 M$ investis dans de nouvelles locomotives et 3,1 M$ dans des autobus supplémentaires;

- 133,6 M$ ont été injectés dans le développement de PRESTO, ce qui permettra d'augmenter les fonctionnalités et d'implanter le système à l'échelle du réseau de la TTC;

- 116,8 M$ ont été investis pour démarrer les études techniques et la réalisation de travaux civils liés au Service régional express (« SRE »);

- 196,5 M$ ont été investis dans la construction du nouveau Centre de maintenance ferroviaire de l'Est et les travaux s'y rattachant, pour GO Transit.

Le tableau ci-après présente le détail de la capacité de service et des infrastructures de Metrolinx, comme les autobus, les trains et les stationnements nécessaires au soutien des niveaux de service courants.

Niveaux de service et infrastructures – avril 2016	
Service de train	**Totaux**
Lignes	7
Gares	64
Kilomètres de lignes	452
Trajets en semaine	269
Rames en service en semaine	52
Locomotives	75
Voitures à deux niveaux	630
Service d'autobus	
Terminus (en sus des multiples arrêts et billetteries)	15
Kilomètres de lignes	2 709
Trajets moyens en semaine pour l'ensemble des réseaux	2 340
Trajets moyens en fin de semaine pour l'ensemble des réseaux	1 248
Trajets moyens en semaine, au départ ou à destination de la gare Union	579
Autobus à un niveau	383
Autobus à impériale	127
Autobus dotés de supports à vélos	100 %
Ensemble du réseau	
Places de stationnement normales	69 217
Places de stationnement réservées	4 043
Places de stationnement en covoiturage	520
Places de stationnement incitatif	3 418
Parcs de stationnement en élévation	10
Gares et terminus dotés d'abris pour vélos	59
Gares dotées de casiers pour vélos	6
Installations solaires (photovoltaïques)	3

Gestion des risques d'entreprise

Évaluation et gestion des risques

Metrolinx continue d'améliorer son programme de gestion des risques d'entreprise (« GRE ») et de veiller à respecter l'exigence du gouvernement de l'Ontario voulant que tous les organismes réglementés adoptent une approche de gestion d'entreprise fondée sur les risques. Chaque trimestre, la direction évalue tous les principaux risques d'entreprise. **Au cours de l'exercice 2015-2016 :**

- Le GRE a mis en œuvre un logiciel de gestion des risques en vue d'améliorer la transparence, les mécanismes de reddition de comptes et une perception intégrée des risques auxquels s'expose l'organisation dans son ensemble, et d'accroître les capacités d'analytique quantitative.

- Metrolinx a pris l'initiative de former une table ronde de GRE à laquelle siègent d'autres ministères et organismes provinciaux dans le but de mettre en commun les pratiques exemplaires en matière de gestion des risques, de faire la promotion de la gestion des risques à l'échelle du gouvernement ontarien, et de rehausser le niveau de gouvernance entre les organismes et ministères.

Principaux champs d'action

La haute direction a déterminé que les grands domaines d'action ci-après devaient faire l'objet d'une surveillance continue et de communications sur les progrès réalisés, dans la poursuite des objectifs et le respect des valeurs de Metrolinx.

CHAMP D'ACTION	DESCRIPTION
Leadership régional et pertinence du Grand Projet	La crédibilité du PTR passe par la démonstration que les décisions prises reposent sur des éléments probants, que les progrès sont continus et que les engagements sont tenus dans le respect du calendrier et du budget.
Financement durable	Metrolinx doit pouvoir compter sur un financement continu et suffisant pour soutenir l'exercice de ses activités et la réalisation de ses programmes d'investissement actuels et éventuels.
Gestion et gouvernance par les parties prenantes	La surveillance exercée par la gouvernance de l'organisation ainsi qu'une définition claire des rôles et des responsabilités de ses parties prenantes sont essentielles à la poursuite des objectifs de Metrolinx.
Gestion des exigences des parties prenantes	Une compréhension et une communication claires des objectifs des programmes sont essentielles à la satisfaction des exigences des parties prenantes en matière de budget, de portée d'action et de calendrier.
PRESTO	Le déploiement du système de cartes tarifaires doit être bien géré, de manière à respecter le calendrier. Metrolinx doit élaborer de nouveaux programmes de prestation des services et une stratégie d'approvisionnement améliorée.
Service UP Express	L'achalandage doit être accru par l'adhésion du public au service, ainsi que par la recherche de nouveaux partenariats.
Transport en commun rapide	Une bonne coordination des responsables de projets est essentielle à la mise en œuvre réussie du programme de transport en commun rapide et, notamment, du modèle de diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA).
Service express régional GO	L'élaboration et la mise à exécution continues de plans de travail visent à assurer la prestation d'un service de transport électrifié à intervalles de 15 minutes sur les tronçons clés des corridors ferroviaires détenus par GO.
Main-d'œuvre	La bonne gestion de la main-d'œuvre est essentielle pour atteindre des résultats et optimiser la productivité.
Satisfaction client	Des services fiables et ponctuels et des communications de grande qualité contribuent à fidéliser la clientèle de Metrolinx.
Protection des renseignements personnels et cybersécurité	Metrolinx est tenue de protéger les données clients et les données d'entreprise, de se conformer aux lois sur la protection des renseignements personnels, et de contrer toute atteinte éventuelle à la vie privée.
Prestation des programmes	La multiplicité et la complexité des projets ainsi que le respect des exigences des parties prenantes demandent une gestion de projets efficace et leur priorisation de manière qu'ils soient réalisés dans les délais impartis, dans les limites du budget, selon les paramètres indiqués et avec le plus haut niveau de qualité.
Sécurité des voyageurs	La recherche continue d'actions proactives et le renforcement de la culture d'entreprise axée avant tout sur la sécurité passent par un leadership et un engagement soutenu de la direction, des communications efficaces et une amélioration continue.
Conformité juridique	La conduite des activités de Metrolinx doit se faire en conformité avec l'ensemble des lois, des règlements, des directives et des politiques s'appliquant à elle.

Principaux indicateurs de rendement

Ratio de recouvrement des coûts

Metrolinx a recours au ratio de recouvrement des coûts (lequel exclut les activités d'UP Express et de PRESTO) à titre d'indicateur clé de rendement financier. Ce ratio, qui représente le rapport entre le total des produits (exclusion faite de la subvention de fonctionnement, des autres subventions, de la vente d'actifs et des produits extraordinaires) et le total des charges d'exploitation, est une mesure représentative de la productivité et de l'efficacité de l'exploitation d'un organisme de transport public. Metrolinx compare ses ratios de recouvrement des coûts à ses résultats historiques ainsi qu'à divers indices de référence sectoriels. Jusqu'à présent, Metrolinx a toujours eu l'un des meilleurs ratios de recouvrement par rapport à ses homologues nord-américains. Le ratio de recouvrement des coûts d'exploitation a été de 76,6 % pour 2015-2016, en légère hausse par rapport à celui de 2014-2015.

Ratio des coûts indirects : Le ratio des coûts indirects s'entend des coûts de soutien indirects en pourcentage des coûts d'exploitation. Pour 2015-2016, le ratio de 8,2 % s'est révélé inférieur au ratio de 8,4 % pour 2014-2015. Ce recul s'explique par le fait que les coûts indirects découlant des fonctions de soutien général augmentent à un rythme plus lent que ceux des divisions d'exploitation.

Compétitivité de GO Transit : D'un point de vue économique, Go Transit demeure un choix de prédilection pour les usagers du transport en commun dans la RGTH. Un trajet par Go Transit correspond à environ 73 % du total des coûts associés à un trajet en voiture, à savoir ceux liés à l'essence et au stationnement. Le coût moyen par kilomètre parcouru est de 0,27 $ en voiture, alors que, pour le transport en commun, il est de 0,19 $. Ce coût rend compte seulement du coût du carburant et du stationnement au centre-ville de Toronto et fait exclusion des frais supplémentaires liés à l'entretien et à la possession du véhicule pouvant découler du nombre accru de kilomètres parcourus par le véhicule. Le coût du carburant repose sur le prix moyen de l'essence en Ontario en mars 2016. Go Transit continue d'offrir des transports confortables et une expérience agréable, ainsi qu'un mode de déplacement économique et concurrentiel pour les voyageurs.

Coût du passage : Le coût du passage correspond aux coûts d'exploitation moyens nécessaires pour amener les voyageurs d'un point de départ vers un point de destination, et il est mesuré en fonction du nombre de déplacements requis pour effectuer un aller simple. Pour l'exercice 2015-2016, le coût du passage (exclusion faite des services de PRESTO et d'UP Express) a été de 8,96 $, soit un montant supérieur au coût de 8,68 $ par passage pour 2014-2015. Le lancement d'un nouveau service de transport, l'amélioration du service à la clientèle ainsi que le maintien de la fiabilité des services sont les principaux facteurs expliquant cette augmentation.

Total des produits par salarié

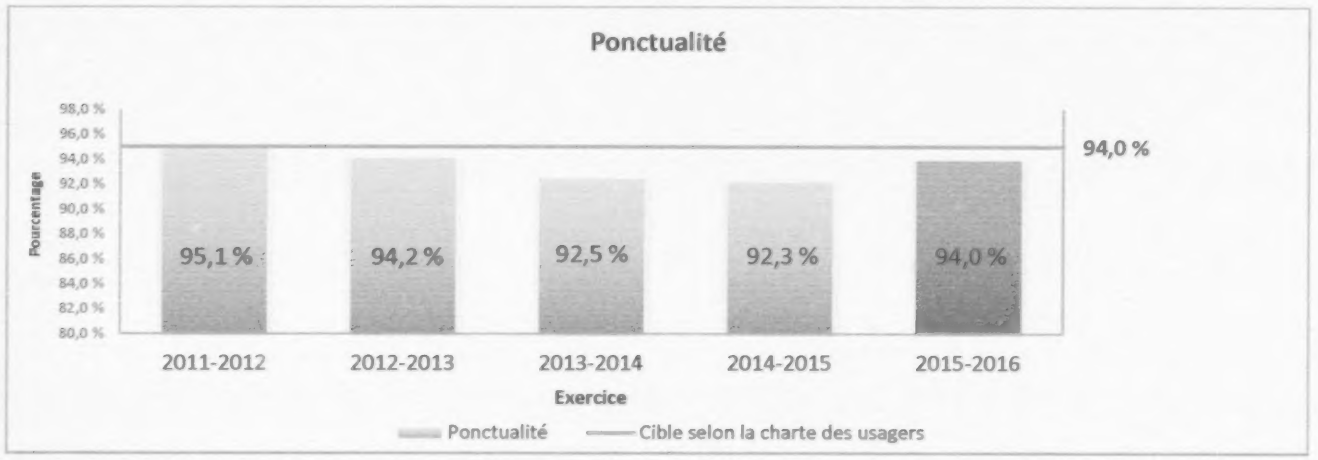
La mesure de productivité du total des produits par salarié est un indicateur de rendement servant à évaluer la capacité de Metrolinx à créer de la valeur. Cet indicateur correspond au ratio du total des produits sur l'effectif de Metrolinx exprimé en équivalents temps plein (« ETP ») au 31 mars 2016 selon lequel 1 ETP correspond à un salarié à temps plein et 0,5 ETP à un salarié à temps partiel. Les employés contractuels et les postes vacants sont exclus du calcul de l'effectif en ETP. Pour 2015-2016, le total des produits par salarié a été de 153 554 $, en baisse par rapport à 155 155 $ en 2014-2015. Cette tendance reflète l'augmentation du service en période creuse et pendant la fin de semaine lancé par GO Transit.

Satisfaction client

Metrolinx saisit bien l'importance du service à la clientèle et de la satisfaction client, ainsi que leur incidence sur l'achalandage et les résultats financiers. L'unité Service à la clientèle a recours à plusieurs mesures pour évaluer le rendement de Metrolinx sur le plan de la prestation des services, dont des mesures sur la ponctualité, la sécurité, la communication (« Nous vous tenons au courant »), le confort des déplacements et la serviabilité du personnel. Les résultats de ces indicateurs sont présentés sur le site Web de GO et régulièrement mis à jour.

Ponctualité

Le respect des horaires constitue, pour Metrolinx, l'un des indicateurs clés de la fiabilité du service et de la satisfaction client. Pour l'ensemble de l'exercice, la ponctualité a été de 94,0 %, en hausse par rapport à 92,3 % à l'exercice précédent, renversant ainsi la tendance des deux années précédentes où elle a chuté.



Le 29 juin 2016

Responsabilité de la direction quant aux informations financières

La direction de Metrolinx et le conseil d'administration sont conjointement responsables des états financiers et de toute autre information présentée dans lesdits états financiers. Les états financiers ont été préparés par la direction conformément aux normes comptables canadiennes pour le secteur public. Lorsqu'il est approprié de le faire, certains montants des états financiers sont fondés sur les meilleurs jugements ou les meilleures estimations de la direction.

La direction a créé et maintient des processus de contrôle du management et des finances, des systèmes d'information et des pratiques de management, visant à offrir une garantie raisonnable de fiabilité des renseignements financiers produits. Des audits internes ont été menés afin d'évaluer les systèmes et les pratiques de management; des rapports ont été présentés au comité d'audit du conseil.

Le conseil d'administration de Metrolinx, par le truchement du comité d'audit, veille à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de contrôle interne et d'information financière. Ce comité révise les états financiers et le rapport du vérificateur externe.

Les états financiers ont été vérifiés par PricewaterhouseCoopers, le vérificateur externe nommé par Metrolinx. La responsabilité du vérificateur externe est d'émettre un avis fondé sur son audit. l'audit est mené conformément aux normes de vérifications canadiennes généralement reconnues. Le rapport du vérificateur décrit la portée de l'examen du vérificateur et son opinion.

Pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2016, il incombait au conseil d'administration de Metrolinx, par l'entremise du comité d'audit, de veiller à ce que la direction se soit acquittée de ses responsabilités en matière de contrôle interne et de communication de l'information financière. Le comité rencontre régulièrement la direction, le vérificateur interne et PricewaterhouseCoopers afin de s'assurer que chaque groupe s'est acquitté de ses responsabilités respectives. Le comité révise les états financiers avant de faire une recommandation d'approbation au conseil d'administration. PricewaterhouseCoopers avait un accès direct et complet au comité d'audit, avec et sans la présence de la direction, pour discuter de leur audit et de leurs constatations quant à l'intégrité de l'information financière de Metrolinx communiquée et à l'efficacité du système de contrôles internes.

Bruce McCuaig
Président et chef de la direction

Robert Siddall, CPA, CA
Directeur financier

Metrolinx

États financiers
31 mars 2016

pwc

Le 29 juin 2016

Rapport de l'auditeur indépendant

Au conseil d'administration de
Metrolinx

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints de Metrolinx, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2016, les états des résultats, de l'évolution de l'actif net, des gains et pertes de réévaluation, et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi que les notes annexes, constituées d'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers
La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables pour le secteur public du Canada, ainsi que du contrôle interne que la direction considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur
Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifiions et réalisions l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur et, notamment, de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l.
PwC Tower, 18 York Street, Suite 2600, Toronto, Ontario, Canada M5J 0B2
T: +1 416 863 1133, F: +1 416 365 8215

« PwC » s'entend de PricewaterhouseCoopers LLP/s.r.l./s.e.n.c.r.l., une société à responsabilité limitée de l'Ontario

pwc

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion
À notre avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Metrolinx au 31 mars 2016 ainsi que des résultats de ses activités de fonctionnement, de ses gains et pertes de réévaluation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables pour le secteur public du Canada.

Autres questions
Les états financiers de Metrolinx pour l'exercice clos le 31 mars 2015 ont été audités par un autre cabinet d'experts-comptables autorisés, qui a exprimé une opinion sans réserve sur ces états financiers en date du 25 juin 2015.

PricewaterhouseCoopers s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Comptables agréés, experts-comptables autorisés

Metrolinx

État de la situation financière

Au 31 mars 2016

(en milliers de dollars)

	2016 $	2015 $
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 5)	459 347	304 444
Trésorerie soumise à restrictions (note 6)	14 004	46 667
Créances (note 8)	78 168	154 156
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario	-	156 743
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	57 386	40 885
Pièces de rechange et fournitures	11 916	8 335
Charges payées d'avance	16 319	18 592
	637 140	729 822
Créances – à long terme (note 8)	74 787	-
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario – à long terme (note 11)	944 550	48 368
Immobilisations (note 7)	13 910 393	11 570 895
Acomptes sur terrains (note 9)	111 153	121 389
Avances sur projets d'investissement (note 9)	183 073	213 458
Bail à long terme (note 10)	27 553	27 880
	15 888 649	12 711 812
PASSIF		
À court terme		
Dettes et charges à payer	595 519	616 305
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO (note 5)	34 645	29 024
Avance reçue de la Province de l'Ontario (note 6)	14 004	46 667
Montant à payer à la Province de l'Ontario	29 932	-
	674 100	691 996
Dette à long terme (note 11)	944 550	48 368
Apports reportés afférents aux immobilisations (note 12)	11 854 540	9 734 686
Passif au titre des prestations de retraite supplémentaires (note 14)	61 433	56 741
Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs (note 15)	117 457	105 411
	13 652 080	10 637 202
ACTIF NET		
Actifs nets investis en immobilisations (note 16)	2 350 079	2 171 056
Actifs nets investis dans le bail à long terme	27 553	27 880
Actifs nets grevés d'une affectation interne (note 17)	26 332	26 332
Insuffisance de l'actif net	(167 395)	(150 658)
	2 236 569	2 074 610
	15 888 649	12 711 812

Dépendance économique (note 2)

Engagements (note 18)

Éventualités (note 19)

Approuvé par le conseil d'administration,

_____, administrateur _____, administrateur

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des résultats

Pour l'exercice clos le 31 mars 2016

(en milliers de dollars)

	2016 $	2015 $
Produits		
Produits de fonctionnement	521 311	469 965
Apport de la Province de l'Ontario	233 829	190 440
Revenus de placement	3 487	4 771
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations (note 12)	453 057	350 331
	1 211 684	1 015 507
Charges		
Fournitures et services	81 468	50 971
Entretien du matériel	90 847	77 850
Installations et voies	107 519	95 648
Salaires et charges sociales	273 342	248 427
Exploitation des trains et des autobus	222 918	218 789
Amortissement des immobilisations	456 685	352 125
Amortissement de l'actif au titre du bail à long terme	327	327
Perte (profit) à la cession d'immobilisations	72	(10 817)
	1 233 178	1 033 320
Excédent des charges sur les produits	(21 494)	(17 813)

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État de l'évolution de l'actif net

Pour l'exercice clos le 31 mars 2016

(en milliers de dollars)

					2016	2015
	Investis en immobilisations $ (note 16)	Investis dans le bail à long terme $	Actifs nets grevés d'une affectation interne $ (note 17)	Insuffisance $	Total $	Total $
Solde à l'ouverture	2 171 056	27 880	26 332	(150 658)	2 074 610	1 959 643
Excédent des charges sur les produits	-	-	-	(21 494)	(21 494)	(17 813)
Amortissement (déduction faite de l'amortissement porté aux produits)	(4 430)	(327)	-	4 757	-	-
Actifs fournis par la Province de l'Ontario [note 20b)]	13 575	-	-	-	13 575	15
Acquisitions de terrains, déduction faite des acomptes	70 607	-	-	-	70 607	23 258
Acomptes sur terrains	99 271	-	-	-	99 271	109 507
Solde à la clôture	2 350 079	27 553	26 332	(167 395)	2 236 569	2 074 610

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des gains et pertes de réévaluation

Pour l'exercice clos le 31 mars 2016

(en milliers de dollars)

	2016 $	2015 $
Solde à l'ouverture	-	(612)
Montants reclassés à l'état des résultats		
Contrats d'achat à terme de carburant	-	(612)
Pertes de réévaluation nettes	-	(612)
Solde à la clôture	-	-

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

Metrolinx

État des flux de trésorerie

Pour l'exercice clos le 31 mars 2016

(en milliers de dollars)

	2016 $	2015 $
Flux de trésorerie liés aux :		
Activités de fonctionnement		
Excédent des charges sur les produits	(21 494)	(17 813)
Amortissement des immobilisations et du bail à long terme	457 012	352 452
Perte (profit) à la cession d'immobilisations	72	(10 817)
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(453 057)	(350 331)
Avantages sociaux futurs, déduction faite des paiements	16 737	11 745
	(730)	(14 764)
Variation des éléments hors trésorerie du fonds de roulement		
Créances	1 201	(3 186)
Pièces de rechange et fournitures	(3 581)	(1 871)
Charges payées d'avance	2 273	4 136
Dettes et charges à payer	(887 981)	6 967
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	5 621	5 049
	(883 197)	(3 669)
Activités d'investissement		
Achat d'immobilisations	(729 729)	(1 916 361)
Produit de la cession d'immobilisations	730	14 763
Acomptes sur terrains (note 16)	(99 271)	(109 507)
Avances sur projets d'investissement (note 16)	(183 073)	(213 458)
	(1 011 343)	(2 224 563)
Activités de financement		
Subventions reçues pour l'acquisition de terrains	169 878	132 765
Apports de capital	1 846 902	2 006 620
	2 016 780	2 139 385
Variation nette de la trésorerie, des équivalents de trésorerie et de la trésorerie soumise à restrictions	122 240	(88 847)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et trésorerie soumise à restrictions à l'ouverture	351 111	439 958
Trésorerie, équivalents de trésorerie et trésorerie soumise à restrictions à la clôture	473 351	351 111
Information supplémentaire sur les flux de trésorerie		
Activités d'investissement sans effet de trésorerie		
Variation des dettes et charges à payer à l'égard des immobilisations	867 196	(53 831)
Variation de l'avance de la Province de l'Ontario (note 6)	(32 663)	-
Variation de la dette à long terme au titre des immobilisations et de l'apport à recevoir de la Province	896 182	48 368
Actifs apportés par la Province de l'Ontario [(note 20(b)]	13 575	15
Activités de financement sans effet de trésorerie		
Apports de capital à recevoir ou à payer	140 242	(50 286)
Coûts de projets irrécupérables, recouvrables de la TTC, virés des travaux en cours aux créances	-	(4 175)

Les notes annexes font partie intégrante des présents états financiers.

(en milliers de dollars)

1 Nature des activités

Metrolinx est un organisme d'État relevant du ministère des Transports de l'Ontario (le « MTO »), constitué sans capital-actions et exonéré d'impôts sur les bénéfices en vertu de l'article 149(1) (d) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

Metrolinx a été créée en vertu des articles de la *Loi de 2006 sur la Régie des transports du grand Toronto*, promulguée le 24 août 2006. Le 14 mai 2009, le projet de loi 163 a été promulgué, modifiant la *Loi de 2006 sur la Régie des transports du grand Toronto*, qui a été renommée *Loi de 2006 sur Metrolinx*. Le mandat de Metrolinx consiste à diriger la coordination, la planification, le financement et le développement d'un réseau de transport multimodal intégré pour la région du Grand Toronto et de Hamilton (la « RGTH »). Grâce à la démarche régionale qu'elle a adoptée, Metrolinx amène la Province de l'Ontario (la « Province »), les municipalités et les organismes de transport locaux à trouver des solutions de transport à long terme qui soient viables sur le plan économique et durables sur le plan environnemental.

GO Transit est une division de Metrolinx qui exploite un réseau interrégional de transport en commun composé de couloirs d'autobus et de couloirs ferroviaires intégrés. Le réseau d'autobus et de trains dessert principalement les collectivités de la région du Grand Toronto et de Hamilton, dont les villes de Toronto et de Hamilton, les régions de Halton, de Peel, de York et de Durham, les comtés de Simcoe, de Dufferin et de Wellington, les villes de Barrie, de Guelph, de Kitchener et de Niagara Falls et la municipalité de Bradford-West Gwillimbury.

L'Union Pearson (« UP ») Express, division de Metrolinx, est responsable de la prestation d'un service ferroviaire express exclusif de haute qualité reliant les plus grandes plaques tournantes du transport au Canada, à savoir la gare Union, au centre-ville de Toronto, et l'Aéroport international Toronto-Pearson. L'UP Express a commencé ses activités le 6 juin 2015.

PRESTO, division de Metrolinx, a créé et exploite le système tarifaire PRESTO, une carte tarifaire électronique qui permet aux usagers de passer sans difficulté d'un réseau de transport en commun à un autre. Actuellement, la carte PRESTO vise 11 agences de transport dans la RGTH et à Ottawa, et le système est en voie d'être déployé sur l'ensemble du réseau de la Toronto Transit Commission (la « TTC »). Au 31 mars 2016, 27 stations de métro et la totalité des voitures de tramway, anciennes ou nouvelles, étaient munies des dispositifs de perception tarifaire PRESTO. Toutes les stations et tous les autobus de la TTC devraient en être munis d'ici au 31 décembre 2016.

(en milliers de dollars)

2 Dépendance économique

Metrolinx tire actuellement ses produits principalement de la prestation de services de transport dans ses trois divisions d'exploitation.

Metrolinx touche en outre des subventions publiques :

- des trois paliers de gouvernement, en soutien aux investissements qu'elle réalise dans ses infrastructures devant servir à la prestation de services de transport actuels et futurs;
- de la Province de l'Ontario, sous forme de subvention de fonctionnement annuelle, en guise de soutien supplémentaire à la prestation de services de transport.

Metrolinx est tributaire du versement des subventions ci-dessus pour la prestation continue et le développement de ses services.

3 Sommaire des principales méthodes comptables

Présentation des états financiers

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables pour les organismes sans but lucratif du secteur public, recommandés par le Conseil sur la comptabilité dans le secteur public (« CCSP ») des Comptables professionnels agréés du Canada (« CPA Canada »).

Instruments financiers

Les instruments financiers sont des actifs ou des passifs financiers de Metrolinx qui, de façon générale, lui procurent le droit de recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier d'une autre partie, ou l'obligation de payer de la trésorerie ou tout autre actif financier à une autre partie.

Tous les instruments financiers présentés à l'état de la situation financière de Metrolinx sont évalués comme suit :

Trésorerie et équivalents de trésorerie	coût amorti
Trésorerie soumise à restrictions	coût amorti
Créances	coût amorti
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario	coût amorti
Apports à recevoir du gouvernement du Canada	coût amorti
Apports à recevoir de la Province de l'Ontario – à long terme	coût amorti
Dettes et charges à payer	coût amorti
Portefeuilles électroniques de la carte PRESTO	coût amorti
Avance de la Province de l'Ontario	coût amorti
Montant à payer à la Province de l'Ontario	coût amorti
Dette à long terme	coût amorti

(en milliers de dollars)

Les coûts de transaction liés aux actifs évalués à la juste valeur sont passés en charges à mesure qu'ils sont engagés.

La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances, des apports à recevoir de la Province de l'Ontario, des apports à recevoir du gouvernement du Canada, des dettes et charges à payer, du montant à payer à la Province de l'Ontario et des portefeuilles électroniques PRESTO se rapproche de leur valeur comptable en raison de la nature à court terme de ces instruments financiers. La juste valeur des autres instruments financiers se rapproche de leur valeur comptable, sauf indication contraire, selon les cours du marché que Metrolinx peut consulter pour des instruments financiers assortis de risques, de durées et de dates d'échéance analogues.

La juste valeur représente le montant qui serait échangé entre des parties agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence, et la meilleure indication de ce montant est le prix coté sur un marché, le cas échéant. Les justes valeurs de Metrolinx sont estimées par la direction, laquelle se fonde en général sur la conjoncture du marché existant à un moment donné. De par leur nature, les estimations sont subjectives et elles impliquent des incertitudes et l'exercice d'une bonne part de jugement.

Metrolinx conclut des contrats visant du carburant diesel afin de gérer les risques liés au prix du carburant diesel. Ces instruments dérivés sont comptabilisés à l'état de la situation financière à titre d'actif ou de passif, et sont évalués à la juste valeur. Les profits et pertes latents sur la juste valeur des instruments dérivés sont comptabilisés à l'état des gains et pertes de réévaluation.

Metrolinx ne détient ni n'émet d'instruments financiers dérivés à des fins de transaction ou de spéculation, et des contrôles sont en place pour détecter et prévenir ces activités.

Dépréciation des instruments financiers

La direction examine chaque année ses instruments financiers pour déterminer s'ils ont subi une dépréciation durable. Le cas échéant, une perte de valeur est comptabilisée à l'état des résultats.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse, les soldes bancaires déduction faite des découverts, et les placements à court terme très liquides dont l'échéance est d'au plus trois mois au moment de leur acquisition.

Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont comptabilisées au coût ou à la valeur nette de réalisation, selon le moins élevé des deux montants. Le coût est déterminé selon la méthode du coût moyen pondéré.

(en milliers de dollars)

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût. Le coût d'une immobilisation inclut tous les coûts directement liés à son acquisition, à sa construction, à sa mise en valeur ou à son amélioration. Les salaires et les charges sociales des membres du personnel qui participent directement à l'acquisition, à la mise en valeur ou à la construction d'une immobilisation sont incorporés au coût de l'immobilisation.

Metrolinx a adopté une approche fondée sur l'ensemble de l'immobilisation pour la capitalisation et l'amortissement de ses bâtiments et de son matériel roulant (trains et autobus). Selon cette approche, toutes les composantes structurelles d'une immobilisation (éclairage, ascenseurs, climatisation, etc.) sont amorties sur la durée de vie utile calculée pour l'ensemble de l'immobilisation.

Si la mise en valeur ou la construction d'une immobilisation est abandonnée ou reportée à une date indéterminée, les coûts déjà inscrits à l'actif sont passés en charges, à moins que l'immobilisation puisse servir à d'autres fins ou que le recouvrement des coûts auprès d'un tiers puisse être raisonnablement estimé et que le recouvrement soit probable aux termes des ententes à cet égard.

Les immobilisations résultant d'un contrat lié au modèle de diversification des modes de financement et d'approvisionnement (DMFA) pour la conception, la construction, le financement et l'entretien comportent une composante représentant les coûts en capital liés à la conception et à la construction qui seront payés lorsque la construction des immobilisations sera presque achevée, et le reste des coûts sera payé sur la durée de vie utile, avec comptabilisation d'un apport correspondant à recevoir de la Province de l'Ontario. Les paiements de service annuel et les paiements sur le cycle de vie sont versés annuellement sur la durée du contrat.

Amortissement

Metrolinx calcule l'amortissement des diverses catégories d'actifs sur leur durée de vie utile estimée, selon la méthode de l'amortissement linéaire, comme suit :

Bâtiments, dont les abribus et les loges de changeurs	5 à 20 ans
Améliorations locatives	Durée du bail
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	20 à 25 ans
Améliorations aux installations d'emprise ferroviaire	20 ans
Travaux de voie et installations	20 ans
Autobus, dont les autobus à impériale	10 ans
Aires de stationnement	20 ans
Matériel et logiciels informatiques	5 à 10 ans
Sauts-de-mouton	50 ans
Autres, dont le mobilier et le matériel	3 à 12 ans

Les travaux en cours comprennent les frais directement liés à la construction et à la mise en valeur. Aucun amortissement n'est comptabilisé avant la mise en service des actifs.

(en milliers de dollars)

Bail à long terme

Le bail à long terme représente le paiement par anticipation dans le cadre du contrat de location de la gare Union. Le montant est amorti selon le mode linéaire sur 100 ans, soit la durée du contrat de location majorée d'une période de renouvellement.

Avantages sociaux futurs

Metrolinx verse des prestations de retraite par l'entremise du Régime de retraite des employés municipaux de l'Ontario (« OMERS »). La charge d'une période correspond aux cotisations devant être versées pour cette période.

Metrolinx verse des prestations de retraite supplémentaires calculées selon la méthode de répartition des prestations, laquelle rend compte des prestations prévues pour les services rendus jusqu'alors. Les ajustements découlant de modifications apportées au régime d'avantages sociaux, de gains et pertes de réévaluation et de révisions d'hypothèses sont amortis en résultat sur la durée de service résiduelle moyenne des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

Metrolinx propose également d'autres avantages sociaux futurs calculés selon la méthode de répartition des prestations, laquelle rend compte des prestations prévues pour les services rendus jusqu'alors. Les ajustements découlant de modifications apportées au régime d'avantages sociaux, de gains et pertes de réévaluation et de révisions d'hypothèses sont amortis en résultat sur la durée de service résiduelle moyenne des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

Produits tirés des services de transport en commun

Les produits sont comptabilisés lorsque le service de transport est rendu.

Apports

Metrolinx suit la méthode du report pour comptabiliser les apports. Les apports non affectés, y compris les subventions de fonctionnement, sont comptabilisés dans les produits de la période à laquelle ils se rapportent.

Les apports reportés afférents aux immobilisations correspondent aux fonds reçus aux fins de l'acquisition d'immobilisations. Ces apports reportés sont comptabilisés dans les produits sur la période d'amortissement des immobilisations auxquelles ils se rapportent.

Actifs nets grevés d'une affectation interne

Les actifs nets grevés d'une affectation interne constituent une source de financement réservée pour les obligations prévues et destinée à procurer une certaine marge de manœuvre pour faire face aux éventualités. Toutes les réserves sont approuvées par le conseil d'administration et sont présentées à l'état de la situation financière à titre d'actifs nets.

(en milliers de dollars)

Passif au titre des sites contaminés

Metrolinx évalue tous les terrains qu'elle détient en vue de déterminer si des contaminations, telles qu'elles sont définies par les normes et exigences réglementaires, ont eu lieu sur des biens fonciers ne servant pas à la prestation de services de transport en commun et de services connexes. Un passif découle de la présence de contaminations, mais également des perturbations qu'elles occasionnent alors ou qu'elles pourraient occasionner ultérieurement pour les biens fonciers en cause. La totalité des terrains ont été répertoriés et évalués en application de la norme. Aucun passif n'a été déclaré à cet égard pour l'exercice écoulé.

Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants présentés au titre des actifs et des passifs, des actifs et passifs éventuels à la date de clôture ainsi que des produits et des charges indiqués pour la période considérée. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations. Les éléments qui font l'objet d'estimations importantes sont l'amortissement des immobilisations, certains passifs à payer, et les passifs au titre des prestations de retraite supplémentaires et d'autres avantages sociaux futurs.

Futures prises de position comptables

Le CCSP a publié les nouveaux chapitres du Manuel ci-après qui s'appliqueront à Metrolinx dans la mesure où il n'y a pas de normes spécifiques à ces égards dans les chapitres SP 4200 à SP 4270 pour les organismes sans but lucratif du secteur public.

Les chapitres SP 2200, *Information relative aux apparentés*, SP 3420, *Opérations interentités*, SP 3210, *Actifs*, SP 3320, *Actifs éventuels*, et SP 3380, *Droits contractuels*, entrent tous en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er avril 2017. Leur adoption anticipée est autorisée. Le chapitre SP 3430, *Opérations de restructuration*, entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er avril 2018. Son adoption anticipée est autorisée.

La direction évalue actuellement l'incidence de ces nouvelles normes.

4 Instruments financiers et gestion du risque

Les actifs et passifs financiers de Metrolinx sont exposés aux risques suivants :

Risque de crédit

Metrolinx est exposée à un risque de crédit en raison de ses créances. La direction est d'avis que le risque est en l'occurrence négligeable étant donné que la plupart des créances sont à recevoir des gouvernements des paliers fédéral, provincial et municipal et des organismes sur lesquels ils exercent un contrôle.

(en milliers de dollars)

Risque de taux d'intérêt

Metrolinx n'est pas exposée à un risque de taux d'intérêt important lié à ses passifs à long terme, car ceux-ci sont principalement contractés auprès d'entités apparentées et qu'ils ne portent pas intérêt.

Autre risque de prix

Metrolinx consomme du carburant diesel et subit donc l'effet des fluctuations des cours du pétrole brut, qui pourraient avoir une incidence importante sur les coûts de prestation de services de transport. Ce risque peut être atténué, à l'occasion, par des contrats d'achat à terme de carburant diesel servant à fixer les frais d'exploitation futurs engagés par Metrolinx relativement à son utilisation de carburant diesel.

5 Soldes de portefeuilles électroniques de la carte PRESTO

Les soldes des portefeuilles électroniques de la carte PRESTO, d'un total 34 645 $ (29 024 $ en 2015), ont été inclus sous le poste Trésorerie et équivalents de trésorerie. Les soldes des portefeuilles électroniques étant détenus au nom des titulaires de carte de transport, un passif est comptabilisé à l'état de la situation financière.

6 Fonds détenus pour la Province de l'Ontario

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2007, l'ancienne Régie des transports du Grand Toronto (« GO Transit ») a reçu de la Province une subvention d'un montant de 46 667 $ au titre de la participation de la TTC au projet GTA Farecard. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2016, la TTC a commencé à satisfaire aux exigences nécessaires à la réception de ces fonds. Au 31 mars 2016, 32 662 $ avait été utilisés et le solde de 14 005 $ devrait l'être au cours de l'exercice se clôturant le 31 mars 2017.

(en milliers de dollars)

7 Immobilisations

	Coût $	Amortissement cumulé $	2016 Montant net $	2015 Montant net $
Terrains	2 105 810	-	2 105 810	1 941 084
Bâtiments	1 216 723	384 259	832 464	502 931
Améliorations locatives	90 121	30 518	59 603	10 021
Locomotives et autre matériel roulant ferroviaire	1 901 495	616 202	1 285 293	1 132 971
Améliorations aux installations d'emprise ferroviaire	1 220 544	610 524	610 020	672 521
Sauts-de-mouton, voies et installations	2 972 340	444 240	2 528 100	1 617 905
Travaux en cours	4 954 488	-	4 954 488	4 448 042
Autobus	362 969	190 939	172 030	191 403
Aires de stationnement	690 093	214 908	475 185	468 630
Matériel et logiciels informatiques	905 315	315 668	589 647	521 252
Autres	424 201	126 448	297 753	64 135
	16 844 099	2 933 706	13 910 393	11 570 895

Les travaux en cours portent sur les éléments suivants :

	2016 $	2015 $
Expansion du couloir ferroviaire	472 780	1 098 652
Gare Union	334 347	412 382
Parc ferroviaire	445 821	470 682
Système PRESTO	126 091	60 115
Transport léger sur rail et Service rapide par bus	2 608 742	1 692 619
Divers	966 707	713 592
	4 954 488	4 448 042

Les travaux en cours ont trait à des projets qui devraient être mis en service dans un horizon de un an à six ans.

(en milliers de dollars)

8 Créances

Les créances se ventilent comme suit :

	2016 $	2015 $
TVH recouvrable	43 634	49 952
Coûts recouvrables liés à PRESTO	4 147	4 123
Coûts de projets irrécupérables à recouvrer de la Ville de Toronto	-	74 787
Autres créances	30 387	25 294
	78 168	154 156
Coûts de projets irrécupérables à recouvrer de la Ville de Toronto – à long terme	74 787	-
	152 955	154 156

Les créances comprennent un montant de 74 787 $ (74 787 $ en 2015) lié à la conception du couloir de transport léger sur rail (« TLR ») Scarborough de la Ville de Toronto engagé par Metrolinx au 31 mars 2016 et ne comprennent pas les coûts liés à une quelconque modification ou résiliation de contrats avec des tiers fournisseurs. Le 8 octobre 2013, le conseil de ville de Toronto a voté en faveur du remplacement du projet de TLR en cours de construction, en vertu de l'entente-cadre, par le métro de Scarborough. La Ville de Toronto a convenu de défrayer Metrolinx des dépenses engagées à l'égard du TLR de Scarborough, y compris tous les coûts éventuels liés au contrat de fourniture de véhicules du TLR. En conséquence, les coûts engagés à ce jour ont été reclassés des travaux en cours aux créances.

9 Avances sur projets d'investissement

Metrolinx a conclu avec la York Region Rapid Transit Corporation (le « YRRTC »), la Municipalité régionale de York (la « Région de York »), la Ville de Toronto et la TTC des protocoles d'entente décrivant les projets, les prévisions de coûts et les responsabilités des parties prenantes. Les protocoles d'entente définissent également les frais admissibles et les droits de propriété des projets visés par les ententes. Le 14 avril 2011, une entente-cadre a été conclue avec la YRRTC et la Région de York, couvrant les frais admissibles qui ont été et qui seront engagés dans la construction de la voie pour service rapide par bus (« SRB »). Le protocole d'entente avec la Ville de Toronto et la TTC a été prorogé jusqu'au 30 septembre 2012 ou jusqu'à la date à laquelle Metrolinx, la TTC et la Ville auront conclu des ententes juridiques définitives, selon la première de ces dates. Le 28 novembre 2012, une entente-cadre a été signée avec la TTC et la Ville de Toronto portant sur les coûts de la construction des couloirs de TLR d'Eglington, de Scarborough, de Finch West et de Sheppard East. L'entente-cadre couvre également la gouvernance du projet et les coûts liés au DMFA du centre de maintenance ferroviaire de l'Est.

(en milliers de dollars)

Dans le cadre de ces ententes, des avances ont été versées à la Région de York et à la TTC en vue de leur fournir un fonds de roulement pour le versement d'acomptes sur terrains totalisant 109 646 $ (97 939 $ en 2015) et pour le paiement des coûts liés à d'autres projets totalisant 183 073 $ (213 458 $ en 2015) visant le financement des projets de développement entrepris par la Région de York et la TTC au nom de Metrolinx. Les acomptes sur terrains susmentionnés concernent l'obtention future de servitudes perpétuelles requises pour l'exploitation de la voie de SRB de la Région de York. Les avances sur projets d'investissement doivent être détenues dans un compte distinct, et tout intérêt cumulé, imputé au projet.

Au 31 mars 2016, Metrolinx avait dépensé environ 3 321 $ (2 087 $ en 2015) relativement à ces projets, y compris les montants ci-après qui ont été avancés en prévision de coûts devant être engagés jusqu'au 30 juin 2016 et les acomptes liés aux servitudes perpétuelles futures.

	2016 $	2015 $
Région de York	281 731	298 575
TTC	10 988	12 822
	292 719	311 397
Autres acomptes sur terrains	1 508	23 450
	294 226	334 847

10 Bail à long terme

			2016	2015
	Coût $	Amortissement cumulé $	Montant net $	Montant net $
Tenure à bail, gare Union	32 704	5 151	27 553	27 880

(en milliers de dollars)

11 Dette à long terme et apports à recevoir de la Province de l'Ontario – à long terme

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2016, Metrolinx et Infrastructure Ontario ont conclu un contrat de DMFA avec Crosslinx Transit Solutions visant la conception, la construction, le financement et l'entretien de sa ligne de TLR Crosstown Eglinton. Ce contrat de DMFA a une durée de 30 ans et une valeur globale de 9 103 676 $. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2015, Metrolinx et Infrastructure Ontario avaient conclu avec Plenary Infrastructure un autre contrat de DMFA, d'une durée de 30 ans et d'une valeur globale de 964 987 $, visant la conception, la construction, le financement et l'entretien du centre de maintenance ferroviaire de l'Est.

Les coûts engagés au 31 mars 2016 relativement à ces contrats sont comptabilisés dans les travaux en cours et sont indiqués ci-après.

	2016 $	2015 $
Ligne TLR Crosstown Eglinton	731 985	-
Centre de maintenance ferroviaire de l'Est	212 565	48 368
	944 550	48 368

Un apport correspondant à recevoir de la Province pour les coûts engagés jusqu'à ce jour est comptabilisé dans les apports reportés afférents aux immobilisations.

12 Apports reportés afférents aux immobilisations

Les variations des apports reportés afférents aux immobilisations pour l'exercice se présentent comme suit :

	2016 $	2015 $
Solde à l'ouverture	9 734 686	7 979 746
Apports reçus ou à recevoir au cours de la période pour l'acquisition d'immobilisations		
Province de l'Ontario	2 528 462	2 070 305
Municipalités	9 886	6 529
Gouvernement du Canada	34 563	28 437
Amortissement des apports reportés afférents aux immobilisations	(453 057)	(350 331)
Solde à la clôture	11 854 540	9 734 686

Metrolinx reçoit insuffisamment de financement municipal pour ce qui est de son programme d'investissement. La Province a fourni un crédit-relais de 141 097 $ au cours de l'exercice écoulé (171 111 $ en 2015), dont le cumul s'établit à 1 114 484 $ (973 387 $ en 2015). La Province cherchera à combler cette insuffisance de financement avec ses partenaires municipaux.

(en milliers de dollars)

13 Cotisations de retraite

Metrolinx offre des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses salariés permanents par l'entremise du régime OMERS. La charge au titre des cotisations de retraite pour l'exercice clos le 31 mars 2016 est de 25 857 $ (23 107 $ en 2015).

14 Passif au titre des prestations de retraite supplémentaires

Compte tenu du rapatriement de l'ex-réseau GO Transit dans le giron de la Province en 2002, les salariés syndiqués et non syndiqués ont demandé à cette dernière de corriger le déficit de prestations à verser aux salariés de GO Transit. En 1999, lorsque GO Transit avait été transféré de la Province à la Commission des services du grand Toronto, les régimes provinciaux avaient été gelés et un nouveau régime, constitué dans le cadre du régime OMERS. Il avait été alors convenu que GO Transit serait responsable de l'obligation au titre des prestations définies et, en conséquence, GO Transit a procédé à une évaluation actuarielle en date du 1er avril 2013. Cette évaluation ayant été actualisée en date du 1er avril 2016, les résultats n'avaient pas été rendus publics au moment de l'établissement des présents états financiers. Aussi les éléments des états financiers devant découler de cette évaluation ont-ils été déterminés conformément au chapitre SP 3250 du *Manuel de comptabilité pour le secteur public*. La charge de retraite comptabilisée pour l'exercice écoulé est de 6 891 $ (4 778 $ en 2015).

Le coût des prestations de retraite supplémentaires est établi par calcul actuariel selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services. Le taux d'actualisation retenu pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies a été établi en fonction des rendements des obligations provinciales de l'Ontario. L'écart actuariel est amorti sur la durée de service résiduelle moyenne des salariés actifs.

Les données concernant les prestations de retraite supplémentaires de Metrolinx se détaillent comme suit :

	2016 $	2015 $
Obligation au titre des prestations définies	67 247	74 608
Juste valeur de l'actif du régime	(2 126)	(1 698)
Situation de capitalisation – déficit du régime	65 121	72 910
Perte actuarielle nette non amortie	(3 688)	(16 169)
Passif au titre des prestations définies	61 433	56 741

(en milliers de dollars)

L'obligation au titre des prestations définies se ventile comme suit :

	2016 $	2015 $
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	74 608	60 169
Coût des services rendus au cours de la période	1 870	1 494
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	2 192	2 385
Prestations versées	(1 776)	(1 024)
Écart actuariel sur l'obligation au titre des prestations définies	(9 647)	11 584
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	67 247	74 608

La charge de retraite se détaille comme suit :

	2016 $	2015 $
Coût des services rendus au cours de la période	1 870	1 494
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	2 192	2 385
Rendement réel de l'actif du régime	(4)	(4)
Écart entre le rendement prévu et le rendement réel de l'actif du régime	4	4
Amortissement de la perte actuarielle	2 829	899
	6 891	4 778

L'actif du régime, par catégorie, se ventile comme suit :

	2016 %	2015 %
Trésorerie investie	2	12
Trésorerie déposée auprès de l'Agence du revenu du Canada	98	88
	100	100

Le tableau ci-après présente d'autres informations concernant le régime d'avantages sociaux de Metrolinx.

	2016 $	2015 $
Cotisations patronales	2 200	1 600
Prestations	1 776	1 025

(en milliers de dollars)

Les principales hypothèses actuarielles retenues pour l'évaluation de l'obligation au titre des prestations complémentaires de retraite de Metrolinx sont les suivantes :

	2016	2015
Taux d'actualisation	3,1 %	2,9 %
Taux de croissance de la rémunération	2,75 %	3 %
Taux annuel d'inflation	2 %	2 %
Durée de service résiduelle moyenne prévue	6 ans	6 ans

15 Passif au titre d'autres avantages sociaux futurs

Metrolinx offre un régime d'assurance vie et soins de santé postérieur à l'emploi, ainsi que des prestations de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (la « CSPAAT ») et des prestations de cessation d'emploi pour les retraités. Le régime n'est pas capitalisé et prévoit le versement de cotisations d'un montant négligeable de la part des salariés. La quasi-totalité des salariés actifs à temps plein sont admissibles aux prestations d'assurance vie et de soins santé complémentaires. Un nombre limité de salariés est admissible à des prestations de cessation d'emploi.

La date d'évaluation de l'actif du régime et des obligations au titre des prestations définies est le 31 mars de chaque année. L'évaluation actuarielle la plus récente des autres avantages sociaux futurs a été effectuée au 31 mars 2014. L'évaluation a été réalisée conformément aux normes de l'Institut canadien des actuaires. Les postes des états financiers se rapportant à l'évaluation ont été déterminés conformément au chapitre SP 3250 du *Manuel de comptabilité pour le secteur public*. Les charges complémentaires de retraite comptabilisées pour la période se chiffrent à 14 663 $ (10 892 $ en 2015).

Les charges complémentaires de retraite sont établies par calcul actuariel selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services en fonction de l'âge de départ à la retraite des salariés et de projections du coût des soins de santé. Le taux d'actualisation retenu pour déterminer l'obligation au titre des prestations définies a été établi en fonction des rendements des obligations provinciales de l'Ontario. L'écart actuariel est amorti sur la durée de service résiduelle moyenne des salariés actifs. Le coût des services passés est porté en charges lorsqu'il est engagé.

Les données concernant les avantages complémentaires de retraite de Metrolinx se ventilent comme suit :

	2016 $	2015 $
Obligation au titre des prestations définies	151 855	149 894
Juste valeur de l'actif du régime	-	-
Situation de capitalisation – déficit du régime	151 855	149 894
Perte actuarielle nette non amortie	(34 398)	(44 483)
Passif au titre des prestations définies	117 457	105 411

(en milliers de dollars)

L'obligation au titre des prestations définies se ventile comme suit :

	2016 $	2015 $
Obligation au titre des prestations définies à l'ouverture	149 894	112 285
Coût des services rendus au cours de la période	6 729	4 896
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 446	4 579
Prestations versées	(2 617)	(2 325)
Écart actuariel sur l'obligation au titre des prestations définies	(6 597)	30 459
Obligation au titre des prestations définies à la clôture	151 855	149 894

La charge au titre des avantages complémentaires de retraite se ventile comme suit :

	2016 $	2015 $
Coût des services rendus au cours de la période	6 729	4 896
Charge d'intérêts sur l'obligation au titre des prestations définies	4 446	4 579
Amortissement de la perte actuarielle	3 488	1 417
	14 663	10 892

Les principales hypothèses actuarielles retenues pour l'évaluation de l'obligation au titre des avantages complémentaires de retraite de Metrolinx sont les suivantes :

	2016	2015
Taux d'actualisation des avantages complémentaires de retraite	3,1 %	2,9 %
Taux d'actualisation des obligations au titre de la CSPAAT	2,6 %	2,3 %
Taux d'actualisation des prestations de cessation d'emploi à la retraite	2,4 %	2 %
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les avantages complémentaires de retraite	15 ans	15 ans
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les obligations de la CSPAAT	10 ans	10 ans
Durée de service résiduelle moyenne prévue pour les prestations de cessation d'emploi à la retraite	5 ans	6 ans
Taux de croissance de la rémunération	3 %	3 %
Taux annuel d'inflation	2 %	2 %
Taux tendanciel initial moyen pondéré du coût des soins de santé	5,4 %	5,5 %
Taux tendanciel final moyen pondéré du coût des soins de santé	4,3 %	4,3 %
Augmentation des prestations pour soins dentaires	4 %	4 %

(en milliers de dollars)

16 Actifs nets investis en immobilisations

	2016 $	2015 $
Immobilisations	13 910 393	11 570 895
Acomptes sur terrains	111 153	121 389
Avances sur projets d'investissement	183 073	213 458
Moins les apports reportés afférents aux immobilisations servant à l'acquisition d'immobilisations	(11 854 540)	(9 734 686)
	2 350 079	2 171 056

17 Actifs nets grevés d'une affectation interne

Les actifs nets grevés d'une affectation interne s'établissent comme suit :

	2016 $	2015 $
FDIFM	21 051	21 051
Obligation en matière d'emploi	889	889
Franchise autoassurée	2 013	2 013
Stabilisation	2 379	2 379
	26 332	26 332

Le fonds de restructuration pour les dépenses en immobilisations et de fonctionnement des municipalités (« FDIFM ») a été constitué pour soutenir le financement d'investissements importants.

La réserve pour obligation en matière d'emploi a été constituée pour soutenir le financement général des obligations liées à l'emploi de Metrolinx.

La réserve pour franchise autoassurée a été constituée pour soutenir le financement de toute demande relative à la partie du programme d'assurance de Metrolinx qui demeure autoassurée.

La réserve de stabilisation a été constituée pour soutenir le financement des variations des budgets de fonctionnement et d'investissement de Metrolinx d'un exercice à l'autre.

(en milliers de dollars)

18 Engagements

Les paiements minimaux au titre des contrats de location-exploitation pour les cinq prochaines années s'établissent comme suit :

	$
2017	26 932
2018	24 910
2019	24 113
2020	22 716
2021	22 875
Par la suite	241 027
	362 573

Metrolinx a également engagé un montant d'environ 10 681 251 $ dans divers projets d'investissement en immobilisations et acquisitions.

La prestation d'une grande part des services de Metrolinx est assurée par des parties externes. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (le « CN »), le Chemin de fer Canadien Pacifique (le « CP »), Bombardier Inc., PNR Rail Works Inc. (« PNR »), Toronto Terminals Railway Ltd. (« TTR »), ainsi que par un certain nombre d'ententes de service de moindre importance. Metrolinx a conclu les ententes importantes ci-après, pour un montant annuel d'environ 229 600 $:

- convention d'exploitation cadre avec le CN prenant fin le 31 mai 2017;
- convention de navette avec le CP prenant fin le 31 décembre 2019;
- contrat d'entretien du matériel avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2023;
- contrat visant les équipes de train avec Bombardier prenant fin le 31 mai 2023;
- contrat d'entretien de routine des voies et de la signalisation avec PNR prenant fin le 30 juin 2019;
- entente de service de gestion du couloir ferroviaire avec TTR prenant fin le 30 juin 2019.

Le reste des paiements de service annuel relatifs au contrat de MDFP avec Crosslinx Transit Solutions (note 10) totalisent 277 673 $. Les paiements de service annuel relatifs au contrat de MDFP avec Plenary Infrastructure (note 10) totaliseront 535 526 $ lorsque le projet sera presque achevé, ce qui est prévu pour l'exercice qui sera clos le 31 mars 2019.

Au 31 mars 2016, Metrolinx avait des lettres de crédit totalisant 28 $ (28 $ en 2015).

(en milliers de dollars)

19 Éventualités

Diverses poursuites ont été intentées contre Metrolinx pour des incidents survenus dans le cours normal des activités. La direction a étudié ces réclamations et provisionné les montants indiqués dans les circonstances. Dans les cas où l'issue d'un litige ne peut être déterminée, la comptabilisation commencera à partir du moment où il deviendra probable que le litige fera l'objet d'un règlement et où le montant de ce dernier pourra être déterminé.

20 Opérations et soldes entre apparentés

Au cours de l'exercice, Metrolinx a conclu les opérations suivantes avec des apparentés :

a) Le ministère des Services gouvernementaux de l'Ontario, Infrastructure Ontario et Ontario Northland ont facturé à Metrolinx des montants respectifs de 706 $ (881 $ en 2015), 11 654 $ (30 999 $ en 2015) et 1 921 $ (5 656 $ en 2015) au cours de l'exercice en contrepartie de services qui leur ont été rendus. De plus, Infrastructure Ontario a facturé un montant de néant (22 674 $ en 2015) à titre de dépenses d'investissement liées au contrat de conception, de construction et de financement du projet de liaison ferroviaire UP. Au 31 mars 2016, les dettes et charges à payer et la dette à long terme comprenaient des montants de 5 152 $ (9 592 $ en 2015) et 53 $ (2 903 $ en 2015) à payer respectivement à Infrastructure Ontario et à Ontario Northland.

b) Au cours de l'exercice, Metrolinx s'est procuré quatre parcelles de terrain auprès du ministère des Transports de l'Ontario pour le montant de néant. Le transfert a été traité à titre d'apport de la Province équivalant à la juste valeur de l'actif d'une valeur de 13 575 $ (15 $ en 2015).

Les opérations dont il est fait mention à la note 20 a) sont évaluées à la valeur d'échange, laquelle représente le montant de la contrepartie convenue par les parties. Les apports aux immobilisations de la Province de l'Ontario sont comptabilisés à leur juste valeur.

Les soldes exigibles de la Province de l'Ontario ou à verser à cette dernière sont présentés séparément à l'état de la situation financière. Ces montants ne portent pas intérêt et ne sont assortis d'aucune modalité de remboursement particulière.

(en milliers de dollars)

21 Garanties

Dans le cours normal des activités, Metrolinx conclut des ententes qui répondent à la définition de garantie.

a) Dans le cours normal des activités, Metrolinx a conclu des conventions qui prévoient l'indemnisation de tiers, comme des contrats d'achat et de vente, des ententes de confidentialité, des lettres de mission avec des conseillers et des consultants, des ententes de sous-traitance, des contrats de location, des conventions sur les technologies de l'information et des ententes de service. Ces conventions d'indemnisation pourraient obliger Metrolinx à dédommager ses contreparties pour les pertes subies par suite du non-respect de déclarations faites ou de manquement à des règlements ou par suite de poursuites judiciaires ou de sanctions légales dont elles pourraient faire l'objet en conséquence d'une opération donnée. Les conditions de ces garanties ne sont pas expressément définies, et il n'est pas possible d'estimer de façon raisonnable le montant maximal du remboursement auquel elles pourraient donner lieu.

b) Une indemnisation est prévue pour tous les administrateurs et dirigeants de Metrolinx, à l'égard notamment de tous les coûts entraînés par le règlement de poursuites ou d'actions en justice occasionnées par leur association avec Metrolinx, sous certaines réserves. Metrolinx a souscrit une assurance responsabilité civile pour les administrateurs et les dirigeants, afin d'atténuer le coût d'éventuelles poursuites ou actions en justice à leur encontre. La durée de l'indemnisation n'est pas explicitement définie, mais elle se limite à la période au cours de laquelle la partie indemnisée a agi à titre de fiduciaire, d'administrateur ou de dirigeant de Metrolinx. Le montant maximal qu'il pourrait être nécessaire de payer à cet égard ne peut être estimé de façon raisonnable.

La nature de ces ententes d'indemnisation empêche Metrolinx d'estimer de façon raisonnable le risque maximal encouru, en raison de la difficulté que pose l'évaluation des obligations liées à des événements futurs incertains, et de la couverture illimitée offerte aux contreparties.

Par le passé, Metrolinx n'a effectué aucun paiement d'importance aux termes de ces ententes d'indemnisation ou d'ententes similaires, et n'a donc provisionné aucun montant à leur égard.